



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

Suenson & Jespersen
COPENHAGEN K



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



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



AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT



NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER



FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Den store Succes

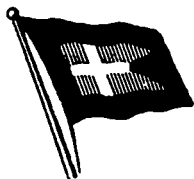


CARLSBERG
GRAPE-TONIC



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 D/S »Active«, Korsør.
 D/S af 1912.
 D/S af 1925, Esbjerg.
 D/S »Als«.
 Rederiet Andreas Christensen.
 D/S »Baltic«.
 D/S »Bes«.
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S »Concordia«.
 C. Clausen, Haderslev.
 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 Bugferselskab, A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 D/S »Heimdal«.
 D/S »Holland«.
 Rederi A/S »Isafold«.
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
 J. Golfred Jensen, Aarhus.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautica«.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 D/S »Orient«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.
 Poseidon Shipping Comp. A/S.
 D/S »Progress«.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Solnæs«.
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.
 D/S »Svendborg«.
 Oluf Svendsen.
 Hans Svenningsen.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.
 Svitzers Bugserafdeling.
 D/S »Torm«.
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,
 Odense.
 D/S »Trio«.
 D/S »Vendila«.
 D/S »Vesterhavel«.
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.
 D/S »Viking«.
 D/S »Øresund«.



C. K. HANSEN

KØBENHAVN

DAMPSKIBS-EKSPEDITION - KLARERING - HAVARI-AGENTUR - BEFRAGTNING
KØB OG SALG AF TONNAGE
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

*

KORRESPONDERENDE REDER FOR
A/S DAMPSKIBSSELSKABET
» DANNEBROG «

*

BUNKERKULAFD. - TELEGRAM ADR.: BUNKERDEPOT

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
AKTIESELSKAB

M. LAURITZEN & CO.

FREDERIKSHAVN

DANMARK

TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN«

TELEFON-NR. 64

BUNKERKUL

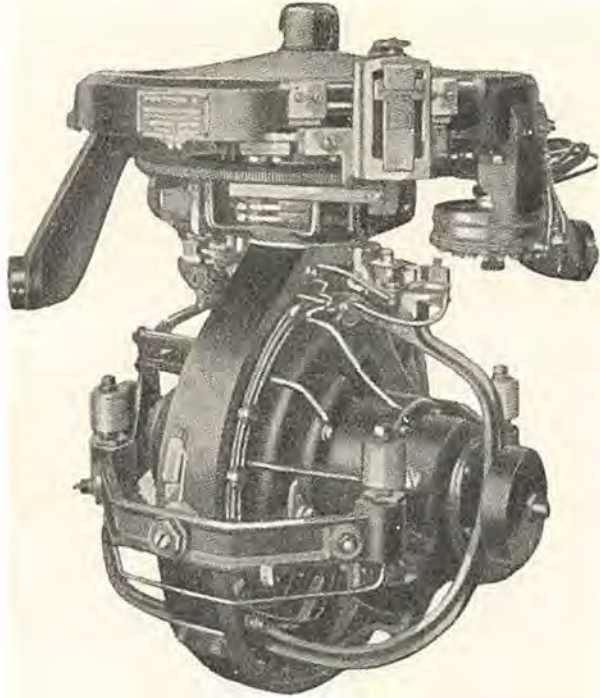
LEVERES DAG OG NAT



100 Tons i Timen Dag og Nat

Kullene bliver automatisk vejede paa autoriseret Vægt.

Sjælen i Skibet



SPERRY!
KOMPASSET!

Spar Tid!

Tid er Penge!

REPRÆSENTANTER:

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

HECKSHER & SØN'S EFTF.

J. CHRISTOPHERSEN, EDSV. SKIBSMÆGLER

GRUNDLAGT 1797

**EDSV. SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNINGSAGENTER**

ASSURANCE — OG
HAVARIAGENTER

TELEGRAMADRESSE: HECKSHERS
CODER: THE BOE CODE, SCOTTS
CODE 10th EDITION

KØB OG SALG AF SKIBE

ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR DANSK SØFART

GENSIDIGT FORBUND
AMALIEGADE 33

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af Skibsbesætninger

MÆGLERKORPORATIONEN

◀ I KØBENHAVN ▶

MEDLEMSFORTEGNELSE DECEMBER 1939

EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) SKIBSMÆGLERE

<i>A. M. Almdal</i>	<i>Daniel Fabricius</i>	<i>Marius H. Nielsen</i> (MARIUS NIELSEN & SØN)
<i>Ove Amsinck</i>	<i>Herman Hansen</i> (PETERSEN, MØLLER & HOPPE)	<i>A. M. Plaugmann</i> (ANDERSEN & PLAUGMANN)
<i>M. R. 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. Arno</i> (CHR. SCHIERBECK'S 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>	<i>Jørgen Holm</i> (JØRGEN HOLM & CO.)	<i>K. Smith</i>
<i>A. H. Brandrup</i>	<i>Sven Holstøe</i>	<i>Ingvar Sørensen</i>
<i>Aage Bruhn</i>	<i>Kaj Bülow Jensen</i>	<i>Niels Winther</i>
<i>Hjalmar Bruhn</i> (N. SCHIØTT & HOCHBRANDT)	<i>S. Kamp</i>	<i>Asger Werngreen</i>
<i>Cl. Christensen</i> (CL. CHRISTENSEN & CO.)	<i>Alfr. Møller</i>	<i>J. Wonsild</i> (WONSILD & SØN)
<i>J. Christophersen</i> (HECKSHER & SØNS EFTF.)	<i>Hugo Møller</i> (C. MØLLER & SØN)	<i>E. Krag Vrigsted</i>
<i>Th. Egmose</i>		

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> (OTTESEN & MEYER)
<i>Peter M. Broe</i>	<i>E. Houg</i> (H. CHR. SØRENSEN & SØN)	<i>A. Rønne-Lotz</i> (JØRGEN M. HØRRESEN & T. HRØE)
<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. HRØE)	<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«

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

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

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

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

ESBJERG

FAABORG

P. A. NIELSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR. - ADR.
»BERGSMITHS«

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAAGT 1878)
FREDERICIA

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

HOBRO

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413 TELEOR. "RØRHOLM, HOBRO"

HORSENS

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

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

WILH. CHR. BECH
Indeh. AAGE RASMUSSEN
HORSENS

Telefon 23-24-34
Statstelefon 5

Telegram-Adresse:
»BRØKERBECH«

ASSENS

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

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

HANS OLESENS Eftf.
Indeh. BJØRN FINSEN
HORSENS

Telefon 45 - 294
Statstelefon 10

Telegram-Adresse:
»OLESENS«

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

ODENSE

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

KOLDING

A. GJØRDING

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

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

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.

Indehaver: J. U. JEPSEN
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
KORSØR

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 & 666

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Tlgr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 189 - 173

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Statstelefon Nr. 7
Telegr.-Adr.: „Andrea“ Telefon Nr. 108, 408 & 618

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING
SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 & 302

TELEGRAM-ADR.: „SKIBSMÆGLEREN“

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UPPE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

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«.

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 CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

JAN M. LYNGBY

INGENIØR & MASKINFORRETNING

TOLDBODGADE 18

KJØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL / 13779
\ 15779

TELEGRAM »JANBY«



forhandler bl. a.:

KEH SLIPAPPARATER FOR REDNINGSBAADE

samt

STYREMASKINER, LOSSESPIL, ANKERSPIL, FORHALINGSSPIL

fra

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT, KIEL

DAMPMASKINER System HINDLEY for Drift af Dynamoer, Blæsere og Kompressorer

fra

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

DUPLEXPUMPER, specielt CARGO OIL PUMPER

fra

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

SKIBS-BUNDFARVER og LASTEFAFARVER

fra

Firmaet TH. HÖEG, FARBENFABRIK, HAMBURG

METALPROPELLER

fra

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

KOØJER 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

FRA AAR TIL AAR

FORAN 1940

Saa staar vi da paa Tærkslen til et nyt og skæbnesvangert Aar, midt i en mørk og urolig Tid, og skal ønske hinanden glædeligt Nytaar. Vi gør det med en Følelse af Frygt for Fremtiden, der aldrig har tegnet sig usikrere end nu. I mange danske Hjem — det gælder især vore Sømænds Efterladte — har Sorgen holdt sit Indtog, i andre Hjem er Bekymringen for Fremtiden det overvældende Indtryk, og det er ikke for meget sagt, at nogen umiddelbar Glæde og Feststemning kan man intet Steds finde. Krigen har allerede sat sine frygtelige og blodige Spor i vor Midte, og et Broderfolk er i Nød, mens det kæmper sin hellemodige Kamp for sin Ret til at eksistere.

Den mærkeligste af alle Krige har først og fremmest krævet sine Ofre blandt Søens Folk herhjemme som i andre neutrale, saavel som krigsførende Lande. Vi har Lov at haabe, at det Aar, der nu kommer, trods alt vil medføre, at der sker saadanne Forandringer, at Verden igen kan komme i Lave. Som det i Øjeblikket ser ud, er Faren for Kaos overhængende. Ganske rigtigt hedder det i Pavens Budskab, at hele Europas, hele den vesterlandske Kultur trues af Udryddelse ved Undertrykkelse af asiatiske Barbarer, og der skulde dog — alle andre Uoverensstemmelser til Trods — være saa megen Jordbund for fælles Virke mellem alle Europas højkkultiverede Folk, at man skulde kunne enes om dette, at man ikke ønskede at udlevere vor gamle Verdensdel til Barbariet og rent middelalderlige Tilstande.

Skal vor Verdensdel reddes fra Undergang er der kun det Haab at klynge sig til, at Krigen snart maa høre op. I alle Folk er der et inderligt Ønske derom, og man maa derfor haabe, at de Kræfter maa faa Overtaget, som vil en Retfærdighedens Ordning for hele Europa, for de smaa som de store Lande.

Skibsfarten er ikke blot det Erhverv, der har lidt de største Tab af Menneskeliv og andre Værdier, det er ogsaa det Erhverv, der mest direkte er blevet berørt af den Tilstand, Europa befinder sig i. »*Navigare necesse est*» — hedder det, og det gælder ikke mindst for Danmark. Vi er sikre paa, at man fra alle Sider har Øjnene op for, hvilken Betydning Skibsfartserhvervet i disse Tider har for Landet i sin Helhed. Det er Skibene, der bringer Lasterne til Landet, men det er mere end det, det er Skibene, der indsejler Værdierne, den nødvendige Valuta. Et saa stort og samfundsgavnligt Arbejde udføres ikke af noget andet Erhverv for Øjeblikket.

Det er ikke, fordi vi ønsker Skibsfarten sat paa en Piedestal, vi understreger dette. Vi gør det kun for samtidig at minde de lovgivende Myndigheder om, at der kræves tilbørlig Hensyntagen til dette Erhverv, mens det udfører sin for hele Samfundets Trivsel nødvendige Gerning. Skatter og andre Byrder maa fordeles saaledes, at ikke dette Erhverv rammes unødigt haardt. Lad Indtægterne have været betydelige gennem de store Fragtstigninger, saa er Udgifterne det saa sandelig ikke mindre, og naar man engang skal se paa Nettoudbyttet af disse farefulde Maaneder, maa ske Aar, er det et stort Spørgsmaal, om der bliver noget tilbage, der skaber et Grundlag for en sund Videreførsel. Dog, endnu er det for tidligt at tale her-

om, mens den livsfarlige Gerning øves. En Tak skal lyde til den danske Sømand for den Indsats han har øvet og et Ønske om et godt og lykkeligt Nytaar, hvor han over sin fortjenstfulde Gerning i Samfundets Tjeneste, en Gerning som vi alle maa yde ham vor Anerkendelse for. Gid vi i det mindste i det nye Aar maatte blive forskaanet for nye Katastrofer, og gid vi maa blive forskaanet for at blive inddraget i de blodige Begivenheder, saaledes at vort gamle Land frit og uafhængigt maa kunne fortsætte sine tusindaarige Traditioner som det ældste frie Folk i Europa. Et godt og lykkeligt Nytaar!

»HANNE«

Vi skrev i sidste Uge, at inden Aarets Udgang havde 100 danske Sømænd mistet Livet under Krigen; Aaret skulde imidlertid ikke gaa til Ende, uden at der fremkom nye Meddelelser om en dansk Skibsulykke, saa Tallet forøgedes yderligere. Denne Gang var det Damperen »Hanne«, tilhørende Rederiet *Ove Skou*, der allerede har mistet en Damper, nemlig »Jytte«.

Kun 2 af den 17 Mand store Besætning reddede Livet.

Rederiet har udsendt følgende officielle Meddelelse:

Det er med dybeste Sorg og Medfølelse med de omkomnes Efterladte, at Rederiet *Ove Skou* maa give Meddelelse om, at S/S »Hanne« Torsdag den 28. December er blevet minesprængt ud for Englands Østkyst. Af Skibets Besætning, der bestod af 17 Mand, formenes følgende omkommet:

Kaptajn *L. V. Larsen*, Kkkebakken, Troense.

Første Styrmand *S. Nielsen Kalleen*, Nordby, Fano.

Anden Styrmand *M. Michelsen*, Vaag, Suderø, Færøerne.

Første Maskinmester *M. Jensen*, Bredgade 3, Nexø.

Anden Maskinmester *C. Bastland Jakobsen*, Villavej 11, Ulstrup.

Hovmester *J. Holst*, Finsensgade 33, Esbjerg.

Kok *K. Wornæs*, Kirkegade 12, Esbjerg.

Matros *Frode Agerlund Petersen*, Andaks ved Kalundborg.

Matros *Poul Alfred Rossing*, Brønshøjgaardsvej 7, København.

Letmatros *V. Espersen*, Grønning, Jebjerg.

Letmatros *Kristoffer Søndergaard Jørgensen*, Villa »Vera«, Plantagevej, Vejen.

Jungmand *Jac. Richard Tarby*, Zinns-gade 7, København.

Fyrbøder *Svend Aage Andersen*, Sundholmsvej 6, København.

Fyrbøder *Charles Hjalmar August Nielsen*, Øhlenschlägersgade 52, København.

Fyrbøder *Hans Jens Peter Johansen*, Sundevedsgade 8, København.

Følgende to opgives at være reddede:

Matros *Niels Edvard Holmgren*, Sverige, og Fyrbøder *Christoffer Elias Jensen*, Store Kongensgade 100 C, København.

En Meddelelse gaar ud paa, at »Hanne« er sunket ud for Nordostkysten af England efter at være stødt paa en Mine.

Videre hedder det i Telegrammet:

To Redningsbaade gik ud for at bistaa Damperens Mandskab. Havet rundt omkring det Sted, hvor Minesprængningen var sket, var fyldt med Vragstumper, og man saa en af »Hanne«s Baade flyde med Bunden i Vejret.

gerskib paa 11,500 Brutto Registertons og ca. 13,000 HK. er det hidtil største ved skandinavisk Værft byggede Skib. Af Specialskibe er leveret 2 store Køleskibe med isolerede Lastrum for Kød- og Frugttransport, samt et Specialskib med indbyggede Tanke for Vintransport, og 2 større Motorfærger.

Motorskibene er saa godt som alle forsynet med Diesel Motorer af Burmeister & Wains Type, og kun et enkelt Tankskib og 3 smaa Passagerskibe har Motorer af anden Type.

Dampskibene er forsynet med Spildedampturbine af Helsingør-Systemet.

Der har endvidere været en betydelig Produktion af Skibsdieselmotorer, som for Størstedelen er indbyggede i de ved danske Værfter byggede Skibe, men der er ogsaa leveret flere Dieselmotoranlæg til udenlandske Værfter.

De danske Værfter har sidste Aar ligesom de nærmest foregaaende Aar fortsat med en Forbedring og Modernisering af de bestaaende Værftsanlæg, saaledes at Værfterne i teknisk Henseende er vel udrustede og fuldt konkurrencedygtige paa Verdensmarkedet.

Fremskaffelsen af Staalmaterialer til Skibsværfterne som i de senere Aar har medført visse Vanskeligheder for de skandinaviske Værfter, er i Aar indtil Krigens Begyndelse foregaaet paa en i det hele og store tilfredsstillende Maade. Fra dette Tidspunkt er store Vanskeligheder imidlertid indtraadt, dels med Hensyn til Leveringstiden og dels gennem svigtende Leveringsmuligheder fra de staalproducerende Lande i Europa som Følge af de begrænsede Malmtilførsler, det store Krigsbehov for Staal og de særlige Transportvanskeligheder.

Med Hensyn til Beskæftigelsen for de danske Værfter i det kommende Aar er Forholdene som Følge

af Krigens vanskelige at overse. Vel har Værfterne Kontrakter relativt lang Tid fremover, men Vanskelighederne ved at faa de kontraherede Materialer og Udrustningsgenstande rettidigt leveret er betydelige og



Direktør H. P. Christensen.

influerer stærkt paa Gennemførelsen af Værfternes Byggeprogram.

Der er for Tiden en betydelig Interesse for Bygning af nye Skibe, men siden Krigens Begyndelse har der kun fundet ganske enkelte Kontraktafslutninger Sted, idet man først har maattet finde en for Værfter og Rederier tilfredsstillende Form for Kontrakter med Glideskala, som paa rimelig Maade sikrer begge Parters Interesse under de nuværende Krigsforhold.

MØRKT NYTAAR

I en dybt alvorlig, saglig og smuk Redegørelse tager Forfatteren, Skibsmægler Vilhelm From Bartrumsen Afsked med det triste gamle Aar, idet han belyser de Forhold, Skibsfarten har at kæmpe med.

Dette Aarsskifte er mørkt. Der er ingen Anledning til Festglæde; og Fortid og Fremtid, som ellers saa indgaaende kommenteres, naar et Aar løber ud, fortrænges af den monstrøse Nutid.

Efteraaret 1939 lignede de nærmeste Forgængere i Evne til at understrege, at der mellem Grupper af europæiske Stater bestod Spændinger, der hvert givet Øjeblik kunde bringe Katastrofer til Verden. Men denne Gang fulgte Katastrofen Varslet i Hælene: Krigens kom. Og den vil et ukendt Antal Dage frem i Tiden tvinge Samfundene ind under sit Diktatur.

Vi er en neutral Nation. I vor fredelige Tilværelse staar Søfarten som en vigtig Næringsvej; som et Nøgleerhverv. Altsaa har vi neutralt og fredeligt at dyrke Sejladsen.

Dette gør vi under Vilkaar, der stiller Skibene paa lige Fod med et Vildt, som forsvarsløst jages af en Modpart med hurtligt førte, totalt virkende Vaaben — og som i de aktive Handlingers Mellemrum trues dødeligt af automatisk fungerende Helvedesmaskiner.

Men dersom Sejladsen glipper, er Landet i Nød. En væsentlig Indskrænkning af Skibsfarten vil strængulere Næringslivet.

Sømænd og Skibe er en Livsbetingelse.

Vi har haft Sømænd fra Vikingetiden og aldrig siden savnet dem. Uden Besiddelse af Vovemod er en sund Nation utænkelig. Den Egenskab lever i Medgangstider som et Overskud af Livslyst, men i onde Dage vinder den yderligere Terrain, fordi den da bliver identisk med selve Livsvillien.

Fartøjer har vi ogsaa ejet, saa længe Landet bar sit Navn. —

— De unænsomme Tilstande, Krigens byder os, nedsætter Sejladsens Yedygtighed. Fordi Fartøjer og Besætninger udslettes. Fordi tvungne Ophold i Kontrollhavne og iøvrigt alle de Hensyn og Foranstaltninger, Situationens Art paalægger et Skib i Fart, gør Rejserne lange. — Det er klart, at saa sandt, som Sejlads og Landets Velfærd staar i intimt Forhold til hinanden, er det af tydelig Vigtighed nu at kunne raade over en Handelsflaade, der er saa vel udbygget, som det overhovedet er tænkeligt.

Saa godt de kunde, har Rederne sørgt derfor. Desværre har de ikke haft Raadighed til at opretholde og udvide Flaaden saa godt de vilde.

Med en Mangel paa Forstaaelse, som endeløst kan drøftes ud fra alle Synspunkter, uden at Anstrængelserne bringer en plausibel Undskyldning for Dagens Lys, har Statens Skattepolitik beskaaret de Midler, hvis Opgave var at fore Flaaden à jour og lade den gro. Det var beklageligt, at Rederierne fik denne Hemske at føle; men mere end beklageligt er, at Konsekvenserne bliver ekstra følelige i Tiden af i Dag, der kalder paa fuld Indsats.

En Aareladnings Berettigelse kan maaske diskuteres; men præges Aareladningen af noget, der synes at tangere Lysten til at se Blod, bliver Berettigelse et tomt Ord. Maatte hver ansvarlig Mand paa de Steder, hvor de paagældende vitale Forhold administreres, have Forstaaelse af, at Søfartens specielle og

uundværlige Virksomhed for Landets Velfærd bør placere Erhvervet saaledes indenfor den fælles Husholdning, at det ikke vantrives til Skade for Helheden.

Det er en Uting at docere Samfundssind og paa samme Tid bortlede Næringen fra et af Samfundets nyttige og sunde Organer. For saaledes er dansk Skibsfart: nyttig og sund. Dens Indsejlingspræstationer er saa nyttige, at de er uundværlige for Landets Økonomi, og dens Sundhed er fuldt demonstreret igennem dens helt ud selvhjulpne Stilling, der uden Overdrivelse kan betegnes som monsterværdig i international Forstand.

Som dansk Rederivirksomhed blev stillet, her hjemme og hist ude, hævdede den sin Position under et Arbejde, hvor faglig Indsigt og Instinkt, Uforknythed og Administrationsevne var Vaabnene, der baade skulde afbøde de hjemlige Hip og bide i Konkurrencen med de Skibe, hvis afvigende Nationaliteter pacede dem med økonomiske Fortrin. — Stor Skade og større Skam vilde det være, dersom de Fartøjer, der har hævdet sig overfor Omverdenen, skulde blive sat afgørende bag ud i Spillet af den Stat, hvis Flag de fører.

Et rimeligt Udslag af det Forhold mellem Stat og Skibsfart, som saa længe har været ensidigt krævende fra Statens Side, maatte blive en Lovgivning, der i sammeligt Maal kvitterede for de indsejlede Goder med stottende og befordrende Tilkendegivelser overfor Erhvervets Selvhjulpnehed.

Tanken om at gøre den Krigsfortjeneste, Skibsbesætningerne oppebærer, skattefri er aktuel. Det er ganske paa sin Plads. Naar man mindes Monumentel paa Langelinie, kan man kun have een Mening om den Sag. Landet staar i Gæld til enhver af disse Mænd, der med Liv og Førlighed som Indsats yder os noget, hvis Værdi ligger i et Niveau, hvor Penge er en svigtende Maalestok.

Men Sømandens Indsats for os er betinget af de uundværlige Skibe.

Skibe, der skal planlægges, erhverves, dirigeres og administreres saaledes, at de bedst muligt opfylder deres Bestemmelse, maa være i Hænderne paa Folk, som under Ansvar og bærende den Risiko, der følger med Beskæftigelsen, gennem Fartøjerne tjener deres Brød og opbygger deres Velfærd. Trænede Folk med faglige Kvaliteter og Forretningsmod. Altsaa Rederierne, som vi kender dem. Denne Generalstabs Ydedygtighed og Aarvaagenhed er Betingelse for, at Sejladen bedst muligt begaar sig som Erhverv, bedst muligt udrustes som Arbejdsgiver og derigennem i fuldeste Format bestaar som nationalt Aktiv.

Man kommer ikke udenom, at Modgang, der lægges paa Rederierne, kaster Reflekser over hele Erhvervet. Ligesom et naturligt Hensyn til Skibsbesætningerne rejste Tanken om Skattelempelse, saaledes burde et selvfølgelig Hensyn til hele Erhvervet forhindre yderligt gaaende Skattekrav overfor Rederierne. De Angreb, der allerede har været rettet imod Søfartens normale Trivsel, var Skridt i Retning af den nationale Indtjeningsevnes Reduktion, Skridt i Retning af Sygehus og Kirkegaard.

Undertiden kan man faa det Indtryk, at Beskatning foregaar ud fra en Ide om, at saa længe en Ting knager, skal den nok holde. En saadan Eksperimentering er naturligvis i Almindelighed usund, og den er ganske afgjort skadelig, naar det gælder et Erhverv som Søfarten, som er saaledes placeret, at det skatteleknisk burde sættes i en Klasse for sig. En Gang, inden det bliver for sent, skulde vi helst naa saa langt, at Principperne for Beskatning ledes af Indsigt i Objekternes virkelige Behov til Trivsel. Maatte Skibsfarten da komme i den første Sektion, der sikredes imod, at Skattepligten føles som en større eller mindre Lemlæstelse.



Skibsmægler *Vilhelm From Bartramsen*.

Skibsfartens Vel vilde lyde overbevisende som Punkt i et dansk Programs indledende Afsnit. I bedste Overensstemmelse med god national Økonomi og ikke uden Forbindelse med nationale Traditioner. —

Vi kan ikke tynde den Vægtskaal, der afvejer Mulighederne for Krig og Fred i Verden. Men vi burde kunne afveje vore Dispositioner saaledes, at der blev udvist Omhu overfor Samfundets bærende Struktur, hvor Skibsfarten er anbragt som nødvendig Bestanddel. Erhvervet har nok at bekæmpe paa de ydre Fronter; lad der være Helle for det i Hjemmet.

Vi aner ikke, hvad Aaret, der kommer, vil bringe den danske Sejlad ud for. Voksende Fragter og voksende Omkostninger vil rimeligvis gøre Rederikontorerne til Kanaler for mange Penges Fordeling; men Avanceudsigterne kan næppe underbygge nogen Optimisme. Og Kontorerne gaar ind i det nye Aar uden begrundet Formodning om snart at kunne skaaes for den stadige, oprivende Afventen Bud om Mandskabs og Skibes truede Skæbner. Bag Rederne haaber hver dansk Mand og Kvinde indtrængende paa de onde Truslers og de onde Hændelsers snarlige Ophør. I Aarsskiftet takker vi de Mænd, der til Skibsfartens uundværlige Opretholdelse yder deres Tjeneste til Søs, og vi sender Tankerne til deres Paarørende, som maa stride sig igennem Ventetidens Uvished. — De, der her bringer deres Offer, maa vide, at det kunde ikke undværes.

Og vi bøjer Hovedet for dem, der ikke kom tilbage. De gav alt. Ære være deres Minde.

Millioner af Mennesker raaber Fredsbønnen til det nye Aar. Ingen ved noget om Tiden for Bonhørelsen. — Vi har kun at vente og imens opfylde de Pligter og bære de Byrder, Dagene paalægger os, idet vi gør os klart, at Byrder faar man, for at man skal bære, men ikke for at man skal knækkes. Indstillet saaledes kæmper Finland sig fra 1939 over i 1940. Der maa være noget om, at hos det rigtige Menneske vokser Styrken med Byrden. Gid den Styrke, der har Underrets Skær over sig, maa bære Finlands Folk igennem til den mindelige Afslutning.

Vilhelm From Bartramsen.

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 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

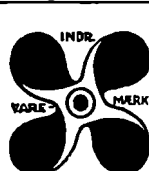
AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



Brug **Holzappel's**
International
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 KONTOTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

Hovedoplag for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILDTelegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 38**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

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkaco**ROTTERDAM**Telephones:
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

De nu overslaede Helligdage medførte ganske naturligt en Indskrænkning i Befragningernes Antal. Rate-mæssigt set var Fragtmarkedet imidlertid meget stabilt, og i flere af de frie Trades var Tendensen endogsaa meget stram, specielt for prompt Tonnages Vedkommende.

I de af den engelske og franske Regering kontrollede Trades var Aktiviteten uforandret. Paa enkelte Markeder, f. Eks. River Plate var der Mangel paa Tonnage, og der blev tilbudt neutrale Skibe Rater, der laa væsentlig højere end de engelsk/franske Maximalrater. For neutral Regning søges der Tonnage fra Plate til \$20.-/\$21.- til Rotterdam eller Antwerpen, hvilket er noget lavere end før Helligdagene. Til Skandinavien ligger de officielle Rater omkring \$16.-/\$17.-.

Fra Østkysten af Nordamerika er der stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage saavel til Europa som til Østen. Paa Net Charter fra Northern Range er sluttet Tonnage til U.K. til 38c., og Scrapjern fra U.S. Atlantic til Japan kan stadig tage Tonnage til omkring \$14.- for Januar Lastning. I denne Trade søges der imidlertid ogsaa Februar Tonnage, hvilket kunde lyde paa, at Befragterne mener, at der relativt hurtigt vil komme en ny amerikansk japansk Handels-traktat i Stand. Kul fra Hampton Roads til Sydamerika er fast. For Losning Rosario er betalt \$7.-.

Der er stadig Efterspørgsel efter Sukkertonnage fra Vestindien til Europa. For Englands og Frankrigs Vedkommende er Raterne jo fastlagt af Regeringerne. Til neutralt Irland indikeres \$17.- for Januar og Februar Lastning, og til Holland/Belgien kan antagelig betales \$22.-.

Pacificystmarkederne er i det store og hele ufor-

andrede. Der er ikke megen disponibel Tonnage, men da der ogsaa er relativt faa Ordre har der ikke været nogen Bevægelse i Raterne. For Scrapjern indikeres \$11.50 à \$12.- til Japan. Lumber Raterne til Australien, Sydafrika og Nordkina er uforandrede.

Østens Markeder noterer fortsat en lang Række Ordre til hjemgaaende Destinationer, men som gentagne Gange tidligere nævnt bryder i hvert Fald neutrale Redere sig ikke om at sende deres Skibe til Europa, og derved udsætte dem for Krigsfare. Sukker fra Philippinerne til U.S.N.H. noterer uforandret \$10.50 à 11.-, og der cirkulerer desuden et stort Antal Ordre for Erts fra Philippinerne til Østkysten af Amerika. For disse sidste Laster noteres \$9.50 med fri Losning. Ris fra Kohsichang og/eller Saigon indikerer \$14.- til Vestindien. Sukker fra Java til Suez noteres i 55/-.

Om de europæiske Markeder er der ikke meget nyt at fortælle. For Kulfartens Vedkommende fra England til Danmark vil det være bekendt, at de mange Skibsforlis i den sidste Tid har medført, at Mandskabet har forlangt og faaet Krigstillægget sat op, og dette i Forbindelse med en Forhøjelse af Assurancepræmien har foraarsaget en Stigning i Raterne for Kul og Koks fra England til Danmark, saaledes at disse nu ligger omkring Kr. 38.-/Kr. 40.-, afhængig af Størrelse.

Paa Timechartermarkedet har der været ringe Forretning. For transatlantiske Rundture med Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. indikeres omkring \$7.- for 4000 Tonnere, neutral Fart.

I Vestindia Farten ligger Raten uforandret omkring \$3.- for 4000 Tonnere.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søfartens Bibliotek

Arbejdet med Organisationen af Søfartens Biblioteker er nu saa vidt fremme, at Udsendelsen af Bogskabe til Skibene er begyndt, og der er indtil nu udsendt ca. 30 Skabe. Der er udsendt Udlaansregler og Opslag til Messerne i Skibene, og der kommer hver Dag Forespørgsler om nye Bogudsendelser.

Samtidig har man udsendt Fundatsen, der lyder:

§ 1. Søfartens Bibliotek er en selvejende Institution stiftet af:

Dansk Dampskibsrederiforening,
Danske Navigatorers Bibliotek,
Marinens Skibsbibliotek,
Maskinmestrenes Bibliotek,
J. Lauritzens Skibsbiblioteker,
Det Østasiatiske Kompagni og
Sømandsbiblioteket for Danmark.

§ 2. Søfartens Biblioteks Formaal er at skaffe Besætningerne i de danske Handelsskibe, Statens Skibe og større søgaaende Fiskeskibe Adgang til Boglaan i Lighed med Landets øvrige Befolkning. Endvidere har Institutioner under Søværnet, Fyr- og Vagervæsenets Skibe, Skoleskibe, Ekspeditioner etc., danske Sømandshjem i Udlandet og lignende Institutioner, samt alle til den danske Søfart knyttede Personer, der er forhindret i at laane Bøger fra Folkebibliotekerne, Adgang til at laane Bøger fra Søfartens Bibliotek.

Det samme gælder for de Personer, som hidtil har haft Adgang til Boglaan fra de under § 1 nævnte, tilsluttende Biblioteker.

§ 3. Søfartens Bibliotek skal virke som et Centralbibliotek, der ejer samtlige Bøger, Bogkasser eller Skabe.

Udlaanet til Skibene foregaar i Bogkasser eller Skabe.

Hver enkelt Bogkasse eller Skab betragtes som et lille Bibliotek under Centralbiblioteket.

Dette Underbibliotek ledes efter Centralbibliotekets Vejledning af en Bibliotekar om Bord i Skibet.

§ 5. Ved Sammensætning af Biblioteket tages der Hensyn til, at Biblioteket kommer til at bestaa af følgende Litteratur:

a. Faglitteratur:

Dansk og udenlandsk Litteratur om Nautik, Sømandskab, Skibsbygning, Maskinteknik, Sprog etc.

b. Oplysende Litteratur:

Geografi, Naturvidenskab, Historie, Sociologi, Rejsebeskrivelser, Religion etc. samt anden oplysende, belærende Litteratur.

c. Underholdningslitteratur:

Dansk og udenlandsk Skønlitteratur.

§ 6. Søfartens Biblioteks Hovedsæde er i København, og der kan oprettes Filialer eller Depoter i danske og udenlandske Havnebyer.

§ 7. Den øverste Myndighed er hos Bestyrelsen, der sammensættes af Repræsentanter for Stiftere og Søfartsorganisationer.

Desuden kan tiltræde en Delegeret fra Undervisningsministeriet og Marineministeriet.

Bestyrelsen vælges for et Tidsrum af to Aar, hvorefter de paagældende Foreninger og Institutioner udpeger Repræsentanterne for de næste to Aar.

§ 8. Den administrative Ledelse udøves af Forretningsudvalget under Ansvar overfor Bestyrelsen.

Forretningsudvalget bestaar af 3 Medlemmer, der vælges af Bestyrelsen blandt dennes Medlemmer.

Bestyrelsens Formand er født Formand for Forretningsudvalget.

Forretningsudvalget vælger af sin Midte Bibliotekets Kasserer.

Forretningsudvalget fastsætter sin Forretningsgang og overvaager den daglige Ledelse af Biblioteket.

Forretningsudvalgets Medlemmer er ulønnede.

§ 9. Midler til Anskaffelse af Bøger ved Starten tilvebringes ved Tilslutning af de bestaaende Skibsbiblioteker, Tilskud fra Dansk Dampskibsrederiforening, Tilskud fra Staten samt frivillige Bidrag fra Søfarts-Interesserede.

Midlerne til den daglige Drift tilvebringes ved Tilskud fra Dansk Dampskibsrederiforening, Tilskud fra Staten samt ved frivillige Bidrag fra Søfartsorganisationer og Søfarts-Interesserede.

§ 10. Udlaanet om Bord i de enkelte Skibe bør ikke medføre Udgifter for Søfartens Bibliotek eller Rederne.

§ 11. Med Undtagelse af den til den daglige Drift nødvendige Kassebeholdning anbringes *Søfartens Biblioteks* Midler saaledes, at der kræves Underskrift af Bestyrelsens Formand, eller i hans Fravær af Næstformanden, i Forening med et Bestyrelsesmedlem for at faa Disposition over disse.

§ 12. I Tilfælde af Likvidation inden for 10 Aar efter Starten skal de tilsluttende Biblioteker have tilbageleveret de Bogsamlinger, som *Søfartens Bibliotek* har overtaget. Bøgerne skal være i god Stand, idet der dog skal tages Hensyn til den Forringelse, som Bogsamlingerne ved almindeligt Biblioteksbrug har lidt.

Den øvrige Bogsamling og Bibliotekets Midler gøres frugtbringende for kulturelle Opgaver til Gavn for Besætningerne i danske Skibe.

Firmaet Martin Carl

Firmaet Martin Carl meddeler, at *Jorgen Carl*, Søn af Eneindehaveren, Skibsreder Hans P. Carl, og tredje Generation i det fædrene Firma, er meddelt Prokura i Forbindelse med en af de hidtidige Prokurister, Knud Henriksen og Julius Christensen.

De norske Krigsrisikotillæg

Efter Forhandlinger, der har været ført mellem Rederforbundet og Sømandsorganisationerne, er der blevet foretaget en Ændring i Krigsrisikotillægget, hvorved dette forhøjes til 200 pCt. for Besejling af finske og sovjetrussiske Havne samt Havne i de balliske Farvande. Forhøjelsen medfører en Stigning i Tillægget fra 9 Kr. til 18 Kr. pr. Dag, hvilket vil sige, at de paagældende Farvande erklæres for Krigszone.

Den britiske Tonnages Tabsprocent

Det britiske Admiralitet meddeler: Den forløbne Uge har været rolig. Der er ikke blevet sænket noget Skib ved dierkte Aktion fra Undervandsbaade, og Fjendens Flyvere har ikke foretaget noget Angreb. Der blev i Ugens Løb sænket 6600 Tons britisk Tonnage. I 16 Uger har det ugentlige Gennemsnit af britiske, allierede og neutrale Skibe, der er blevet sænket, været 44,000 Tons. Det gennemsnitlige ugentlige Tab af britisk Tonnage har været 25,000 Tons. I samme Periode er den gennemsnitlige Tonnageforøgelse ved Nybygninger ligeledes 25,000 Tons. Siden Krigen begyndte, er 5568 Skibe blevet konvojerede og kun 12 af dem er tabt, hvilket betyder en Tabsprocent paa 0,2.

Hapag-Damper naaet hjem

Hamburg-Amerika Liniens 16,700 Tons store Motorskib »St. Louis« er forleden efter 7 Maaneders Fravær igen indløbet til Hjemhavnen. »St. Louis« føres af Kaptajn *Gustav Schroeder*.

Den tyske Lastdamper »Tacoma« skal interneres

Den tyske Handelsdamper »Tacoma« har taget den Bestlutning at lade sig internere af Uruguay saa længe Krigen varer. Kaptajnen havde faaet Valget mellem at forlade de uruguanske Farvande eller underkaste sig Internering. Der var to Udveje for ham. Han kunde enten forlade Farvandede, søge at undslippe de britiske Krigsskibe, der ventede udenfor La Plata-Flodens Munding, og saa stikke til Søs, eller han kunde sænke sit Skib udenfor Territorialforvandede. Man havde tidligere troet, at den 8,268 Tons store »Tacoma« vilde have fulgt »Admiral Graf Spee«s Eksempel.

Britisk Tankdamper minebeskadiget

Den britiske Tankdamper »Sandelrino« (8,000 Tons) er blevet sat paa Grund efter at den var blevet beskadiget ved en Eksplosion, der formodentlig hidrørte fra en Mine. Besætningen paa 41 Mand er i god Behold. Nogle Bugserbaade assisterede ved Grundsætningen. Man antager, at Ladningen i det store og hele er ubeskadiget.

Norsk Damper minesprængt

Fra Kopervik meddeles, at Damperen »Luna«, som tilhører Del bergenske Dampskibsselskab, er minesprængt i Nordsoen. Mandskabet bjergede sig i Baadene, og en Time senere kom Haugesund-Damperen »Columbia« til og tog Mandskabet ombord. 6 Timer senere blev de sat i Land i Kopervik. »Luna« var paa 1,400 Tons Dødvægt.

Importen fra England

For kort Tid siden meddelte det herværende britiske Konsulat, at Afgiften for Oprindelsescertificater for Varer, der forlader Danmark med andre Lande end Storbritannien og Frankrig samt disses oversøiske Besiddelser som Maal, vilde blive ophævet fra og med den 27. December. Nu foreligger Meddelelse om en ny Lettelse, som sikkert vil blive modtaget med Tilfredshed. Konsulatets Takst for Godkendelse af Erklæringer vedrørende Bestemmelsesstedet, naar det drejer sig om Varer, der indføres fra Eng-

land til Danmark, har hidtil været 7 Kr. Denne vil fra 1. Januar blive nedsat til 1 Kr. 10 Øre samtidig med at Deklarationerne gives en ny Form.

Med Hensyn til Oprindelsescertifikater meddeler Konsulatet, at der fremtidig skal indsendes 2 Kopier til Konsulatet i København.

Tysk Damper løbet paa Grund

Madrid-Bladet »Ariba« meddeler, at den tyske Fragtdamper »Glücksburg«, der er paa 2,680 Tons, og som er løbet paa Grund i Nærheden af San Lucar de Barrameda, blev jaget af et britisk Krigsskib. Den spanske Kanonbaad »Lauria« kom til og gjorde det tyske Skib opmærksom paa, at det befandt sig i spansk Territorialfarvand.

»Stanholme«s Forlis

Den britiske Damper »Stanholme«, 2473 Tons, er blevet sænket ved Englands Vestkyst af en Undervandsbaand uden Varsel. 11 Mand af Besætningen blev reddet, de 10 i saaret Tilstand, medens 14 Mand mistede Livet.

Stårledelen af Besætningen var nede under Dækket og fejrede Jul, da der pludselig fandt en frygtelig Eksplosion Sted, og Skibet begyndte straks at synke. 1. Maskinmesters Kone var med om Bord. Hun blev reddet, men hendes Mand druknede, medens han hjalp hende med at komme i Sikkerhed, fortæller de Overlevende. Foruden de 10 saarede, der alle reddedes, var der en Overlevende, der ikke var saaret.

Udkigsmanden fik for sent Øje paa Undervandsbaanden til at kunne slaa Alarm. En af de Reddede erklærer, at han saa to Undervandsbaade.

— Vi fik inlet Varsel og ikke Tid til at sætte Redningsbaade i Vandet, oplyser han. Mandskabet sprang over Bord, og det lykkedes 11 af dem at komme op paa en lille Tømmerflaade, hvorfra de blev reddet af en Redningsbaad fra en norsk Damper, hvis Besætning havde hørt Eksplosionen og set Skibet synke.

Den engelske Kontrabande-Kontrol

Ministeriet for økonomisk Krigsførelse meddeler, at der den 26. Dec. var 48 neutrale Skibe paa de 3 Kontrolstationer, hvoraf 21 havde været der 5 Dage eller mindre.

Blandt Skibene var der 5 danske, hvoraf de 4 var blevet tilbageholdt under 5 Dage. I Ugen indtil 23. December havde Kontrabandekomiteen gennemgaaet Ladningerne i 123 Skibe, der var ankommet efter den 16. December, og i 29 Skibe, der laa over fra den foregaaende Uge. Blandt de gennemgaaende Ladninger var Ladningerne i 10 danske Skibe.

Tankskibet »San Alberto«s Torpedering

Besætningen paa den 7397 Tons store Tankdamper »San Alberto«, der den 9. December uden Varsel var bleven torpederet, fortæller, at Skibet blev skaaet midt over af den tyske Torpedo. Den forreste Del sank straks. Mandskabet gik i 4 Baade og roede bort. Om Eftermiddagen skønnede Kaptajnen, at den agterste Del af Skibet ikke vilde synke, og han vendte da med to af Baadene tilbage til denne Del. Mandskabet i de tre Baade blev senere frelst af en engelsk Torpedojager, mens Mændene i den fjerde reddedes af et andet Skib.

»Jægersborg«s Forlis

Rederiet C. K. Hansen meddeler Torsdag, at Liget af den unge Mand, der af en dansk Damper var indbragt til Høbro sammen med en Flaade, optaget i den vestlige Del af Nordsoen, er identificeret som Damperen »Jægersborg«s Maskinassistent Otto Eivind Larsen, Søn af Førstelærer L. K. Larsen, Terslev Skole pr. Haslev.

Det er med dyb Sorg og Medfølelse med de Efterladte, at Rederiet heraf maa slutte, at Skibet og dets Besætning er forlist efter en ødelæggende Eksplosion.

Overlevende fra sænket britisk Trawler

De overlevende fra den britiske Trawler »Barbara Robertson«, der blev sænket af en Undervandsbaand ud for Nordkysten af Skotland, er ankommet til Fleetwood. Et Medlem af Besætningen er omkommet. Resten blev reddet af et britisk Krigsskib, efter at de havde drevet om i en Redningsbaad i 12 Timer og var blevet set af en Flyvebaad.

Sørge-Højtideligheden for 61 danske Sømænd

Paa Aarets første Dag mindedes i Lutherkirken i København 61 danske Sømænd fra fire danske Skibe, som i de sidste Uger er blevet Ofre for Søkrigen. Efterladte af de omkomne Mænd fra de forulykkede Dampere »Bogo«, »Jytter«, »Magnus« og »Scotia« samledes, og Skibenes Rederier var ligeledes repræsenteret.

Længe før Højtideligheden skulde begynde, var Kirken fyldt. Efter to Salmer og Skriftlæsning indlededes Minde-

gudstjenesten af den unge Sømandspræst Pastor *Eilschou-Holm*, der udtalte:

— Den grusomme Krig paa Havet har alter berøvet 61 danske Sømænd fra fire Skibe Livet. Vi deler jeres — de efterladtes — Sorg og vil saa gerne prøve paa at bære den sammen med jer. Vore Tanker gaar ud paa Nordsoen, og vi tænker paa dem, som stod os nær. Derude var ingen Kærlighed, ingen venlig Haand til at sige det sidste Farvel, da Sømandene sank i Bolgerne. Men derfor er de ikke glemt, og deres Kærlighed til os lever. Og i denne Stund tænker vi paa Ordet: »Storre Kærlighed har ingen kendt, end den, der sætter sit Liv til for sine Venner.»

Sømandspræsten talte smukt til de efterladte. Der er i Dag, sagde han, Born, der spørger efter Far. Hvad skal Mor svare? Bornene kan hun maaske gøre rolige, men for hende selv bliver det endeløse og angstfulde Timer. Og saa oplever hun den Dag, da hun i Stedet for at se den ventede kære faar Bud om, at han blev derude. Livstraaden brast, mens de var paa Vagt og gjorde Tjeneste for os alle.

Pastor Eilschou-Holm læste Navnene paa de omkomne op og sluttede med et: *Ære være de 61 Sømands Minde iblandt os.*

Saa sang Konecertsangerinde *Hertha Bjørvig* om de tre Hjørnesteen Troen, Haabet og Kærligheden og tilsidst lod den skønne Salme »Nærmere Gud til dig« og som Afslutning »Kongernes Konge«.

Engelsk Opgørelse over Handelsflaadens Tab under Krigen

I Anledning af den fra tysk Side offentliggjorte Statistik over Tabene af Handelsskibe siden Krigens Begyndelse, ifølge hvilken de allierede og neutrale Tab skulde udgøre 279 Skibe med en samlet Tonnage af 1,029,635 Tons og de tyske Tab 18 Skibe med en samlet Tonnage af 128,689 Tons, erfarer Reuters Bureau i autoritative Kredse, at de indtil den 27. December indregistrerede allierede og neutrale Tab udgjorde 205 Skibe med en samlet Tonnage af 744,288 Tons. Heraf var de 111 Skibe britiske med en samlet Tonnage af 421,974 Tons, 12 var franske med en samlet Tonnage af 56,106 Tons, 1 Skib var polsk med en Tonnage af 14,294 Tons, og 81 Skibe var neutrale med en samlet Tonnage af 251,914 Tons. Der var i samtlige Tidsrum blevet sænket 23 tyske Skibe med en samlet Tonnage af 139,641 Tons. Endvidere var der blevet beslaglagt 20 tyske Skibe med en samlet Tonnage af 89,163 Tons.

Nye Bestyrelsesmedlemmer i Alfred Olsen & Co.

I Bestyrelsen for Alfred Olsen & Co., Akts. er Medlem af Selskabets Direktion, Ingeniør *J. P. H. Ørs* og Hr. *R. F. Temp*, begge København, og Hr. *Alfred Berryman*, Belgien, indtraadt, medens Direktør Bert. P. Newton, Pittsburg, U. S. A., er udtraadt.

Trafikken gennem Panama-Kanalen

Antallet af Skibe, som passerede Panama-Kanalen i 1939, udgør 5,903. Aaret 1939 har saaledes været det bedste siden 1929. Af de Handelsskibe, der passerede Kanalen, tilhørte 25,6 pCt. De forenede Stater, 24 pCt. England, 6,1 pCt. Japan og 3,6 pCt. Sverige. 40,7 pCt. tilhørte 15 andre Nationer. Kanalindtægterne for Aaret anslaaes til 14,522,300 Dollars.

Dampskibsselskabet af 1912

Dampskibsselskabet af 1912 afholdt forleden sin ekstraordinære Generalforsamling til Behandling af Forslag fra Bestyrelsen om Ændringer i Vedtægterne samt Omflytning af Fonds.

Overretssagfører Stakemann dirigerede og forelagde paa Bestyrelsens Vegne Forslagene.

Vedtægternes Prgf. 22 ændres saaledes, at der, efter at Afskrivninger og Henlæggelser til lovmæssig Reservefond har fundet Sted, af Resten af Overskudet foretages saadanne Henlæggelser til Selskabets forskellige Fonds, som Bestyrelsen finder passende.

Vedtægternes Prgf. 23 1. og 2. Stk. angaaende Anvendelsen af Amortisations-Reserve- og Fornylsesfonden samt Dispositionsfonden udgaar og erstattes af følgende Bestemmelse: »Samtlige Selskabets og dets forskellige Fonds

Midler kan anbringes i Skibe eller paa anden Maade efter Bestyrelsens Skøn«.

Vedrørende Selskabets Fonds foreslaas følgende Omflytning: Saldoen paa Dispositionsfonden paa 31. Decbr. 1938 5,426,049 Kr. 90 Øre overføres til en Fond, som betegnes som Reservefond I.

Differencen mellem Saldoen paa Amortisations-Reserve- og Fornylsesfonden pr. 31. Decbr. 1938 og de foretagne skattefrie Afskrivninger 3,037,597 Kr. 64 Øre overføres til en Reservefond, der betegnes som Reservefond II.

Amortisations-, Reserve- og Fornylsesfond ændres til »Afskrivningsfond« og bliver staaende med en Saldo af 8,623,259 Kr. 14 Øre.

Man har — tilføjede Dirigenten — fundet det hensigtsmæssigt at overføre Dispositionsfonden som angivet, hvorved Udbyttebestemmelserne, der aldrig har været benyttet, udgaar.

Differencen paa 3 Mill. Kr. mellem den direkte Afskrivning paa Skibene og Amortisations-Reserve- og Fornylsesfonden har man paa samme Maade fundet det hensigtsmæssigt at overføre til en Reservefond II, idet den fremtidige »Afskrivningsfond« bliver staaende uændret med en Saldo paa 8,6 Mill. Kr.

Generalforsamlingen vedtog enstemmigt sauntlige Forslag uden Diskussion.

Kaptajn Salomonsen forlader D.F.D.S.

Med Aarets Udgang er Skibsinspektør, Kaptajn *E. H. Salomonsen* frattraadt sin Stilling i D.F.D.S. efter at have været i Selskabets Tjeneste i over 42 Aar. Han blev født 1874 paa St. Croix, hvor hans Fader var Toldkontrollør, kom lidlig til Søs med danske, tyske og engelske Sejlskibe og blev i 1897 som 23-aarig Styrmand ansat i D.F.D.S. Skibsfører blev han i 1911.

Kaptajn Salomonsens Virksomhed som Skibsofficer og senere Skibsinspektør i D.F.D.S. har været præget af Flid, Dygtighed og Retsindighed og har indbragt ham Agtelse og Venskab fra de mange, han kom i Berøring med i og udenfor Selskabet.

Efter Kaptajn Salomonsens Fratræden er Kaptajn *E. N. Erichsen* ældste Skibsinspektør i D.F.D.S.

De tyske Skibe

»Daily Telegraph«s Korrespondent i Buenos Aires skriver, at Meddelelser fra en Del sydamerikanske Havne gaar ud paa, at omkring 60 tyske Skibe, som søgte Ly, da Krigen brød ud, forbereder sig til at efterkomme en Ordre fra Berlin til at vende tilbage til Tyskland. I hollandsk Vestindien befinder der sig 16 saadanne Skibe, i Brasilien 15, i Chile, Mexico og Peru 6 i hvert enkelt af Landene, i Argentina og Uruguay 4 i hvert af Landene, i Costarica og Equador 3 i hvert af Landene og i Colombia 1.

Afsked

Den 1. Januar tog den kendte Færgemand *Hans Pilegaard*, Troense, sin Afsked fra Svendborg—Vindeby-Overfarten. Pilegaard har været ikke mindre end 36 Aar ved denne Overfart.

80 Aar

Flv. Skibsfører *H. Kromann*, Æro, fyldte forleden 80 Aar.

25 Aars Jubilæum

Havnefoged, Kaptajn *P. Christiansen*, København, havde Nytaarsdag været ansat i Københavns Havnevesen i 25 Aar.

Christiansen, der er 58 Aar gl., tog 1904 Eksamen paa Navigationsskolen i Marstal. Han traadte derefter ind i H. C. Christensens Rederi og sejlede et Par Aar som Styrmand paa Sejlskibe i Sydamerika.

Dødsfald

En gammel Marstalsømand, flv. Styrmand *Frands Levinsen*, er død i Marstal, 80 Aar gammel. Frands Levinsen, der havde sejlet over hele Verden, gik for at være endnu dygtigere end Meteorologerne. Han kunde forudsige Vejret, og som Regel passede det. Han havde flere Ejendommeligheder, bl. a. havde han aldrig nogen Sinde givet et Menneske Haanden.

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.

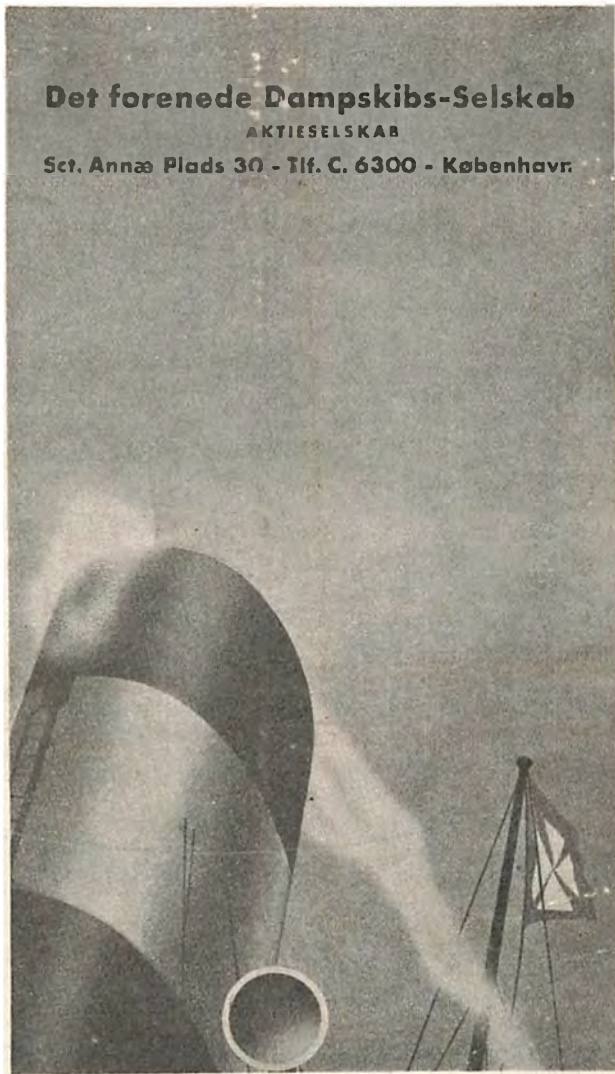
Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

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



Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 4. Januar 1940.

Nr. 1.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre, Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paaældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* 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.

Danmark.

1. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Minespærringsforanstaltninger. Forbudt Omraade. Advarsel.

1) Fra den 5. d. M. Kl. 1200 er al Sejlads uden forudgaaende Sejlanvisning paa Grund af Minespærringsforanstaltninger forbudt i *Grønsund* indenfor et Omraade, der begrænses mod Nord af Breddeparallellellens gennem *Borgsted* Fyr ($54^{\circ} 54' 09''$ N. $12^{\circ} 06' 43''$ E.), mod Øst af Meridianen gennem *Borgsted* Fyr, mod Syd af Farvandet's 1 m-Kurve og mod Vest af Meridianen gennem *Barholms* østligste Pynt.

2) Øst og Vest for det spærrede Omraade vil der være stationeret Vagtskibe, der fører et Varselssignal bestaaende af om Dagen 3 røde Kugler -- om Natten 3 røde Lys -- vist lodret over hverandre.

3) Alle Skibe og Fartøjer, der ønsker at passere det spærrede Omraade, skal i god Tid forinden stoppe og afvente Vagtskibenes Sejlanvisning.

4) Skibe og Fartøjer, der søger at unddrage sig disse Bestemmelser, eller som ikke følger de givne Sejlanvisninger, udsætter sig for den alvorligste Fare samt for Anholdelse af de i Farvandet stationerede *danske* Orlogs- og Vagtfartøjer.

2. Lille-Bælt. Als Sund. Sønderborg Havn. Spærringsforanstaltninger.

Fra den 5. ds. vil der ved den S.-lige Indsejling til *Sønderborg* Havn blive etableret en Net- og Kædespærring.

Spærringen udgaaer fra et Punkt lidt S. for *Sønderborg* Slot i W.-lig Retning til den modsatte Kyst.

Spærringen vil normalt kunne passeres af saavel N.- som S.-gaaende Skibe med indtil 6 m Dybgaaende.

Hvis Forholdene medfører Lukning, vil al Sejlads til *Sønderborg* Havn S. fra samt Gennemsejling af Spærringen N. fra være forbudt om Natten, medens Spærringen om Dagen (fra Solopgang til Solnedgang) vil kunne passeres, hvis Omstændighederne iøvrigt tillader det.

Signaler for at Passage af Spærringen er forbudt:

om Dagen: 1 sort Kugle hejst paa en Arm paa *Sønderborg* Forfyrs Pæl.

om Natten: 1 rød og 1 grøn Lanterne vist vandret for hinanden fra en Arm paa Forfyrets Pæl, den røde Lanterne W.-ligst.

Samtidig er den røde Fyrlinie slukket.

Naar de nævnte Signaler ikke vises, kan Spærringen ulindret passeres af Skibe med indtil 6 m Dybgaaende.

Signaler for Skibe, som om Dagen ønsker Passage af Spærringen:

En rund Genstand (f. Eks. en Kugle, en Pøs eller lignende)

hejst paa et iøjnefaldende Sted.

Ønskes der Gennemsejling af saavel Broen som Spærringen, skal Skibe vise Signal saavel for Aabning af Broen som af Spærringen, og for N. fra kommende Skibe giver Broen først Passagesignal, naar Spærringen er aabnet.

Ved Anløb af *Sønderborg Havn* mellem Broen og Spærringen giver Skibe kun Signal enten for Broens eller for Spærringens Aabning.

I Havnen beliggende Skibe, der ønsker at faa Spærringen aabnet, henvender sig herom til Havnemesteren. Lokale Fiskerfartøjer samt andre Smaafartøjer kan kun forvente Spærringens Aabning, naar Passage kan ske gruppevis og efter nærmere Aftale med Havnemesteren.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

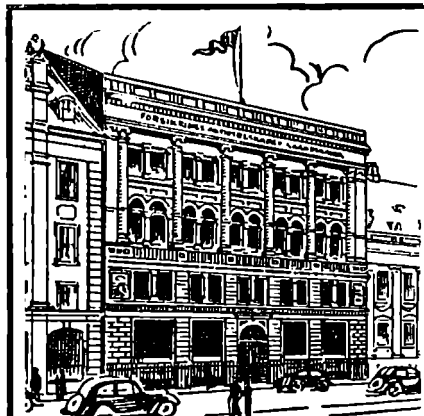
AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

*/% GRØN & WITZKE

Kongens Nytorv 8 KØBENHAVN K
Telefon Central 9316

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

BRONZE PROPELLER

THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

løvrigt 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 Langelinkekajen 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 Tegelholmen 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-Registrertonnagen + 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 Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtægning af Ballast. Modereret Partisafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at forudsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodsafgift betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende 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 Sejlakibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsæres.

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.

Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet).

Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 3 flyvende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 6 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 6 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.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 8,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partisladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1909 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsæring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibaværf: 2 Tørdokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3800 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. 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. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsæring efter Aftale. Ballastafgift 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 6 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibaværf: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSENS

Vanddybde i Indsejlsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlsfarvandet vel afmærket, Havnen kan beselles ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 300 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 Slusestrækningen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Flskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodsafgift efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsæring ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugerbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Laast. — Ballast- og Vandsafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Basaler for Hyttefade. Skibseparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlak. med Hjælpeakrus 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmelørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugerdamp, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iverigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 3,00 pr. Ton. Laast og Lastn. besørges 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, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsæring (se Lods). Bugsæring 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 3 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losning og Lastningssomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedic. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

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., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlakibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 2

TORS DAG 11. JANUAR 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANMARKS HANDELSFLAADES FRAGT- FART OG IND TÆGTER

Til Belysning af Handelsflaadens samlede Fragtfart i det forløbne Aar skal følgende anføres.

Den udelukkende med Maskinkraft drevne Tonnage for Last- og Passagerskibe under private Rederier maalte ved Begyndelsen af 1939 1.087.000 Reg. T. br.; Flaaden blev i Aarets Løb forøget med 54.000 Reg. T. bygget paa danske Værfter og med 9.000 Reg. T. hovedsagelig ikke-nybygget Tonnage, som indkøbtes i Udlandet. Salgene til Udlandet androg 31.000 Reg. T., som indbragte ca. 5 Mill. Kr., og ved Forlis er afgaaet 29.000 Reg. T. Den samlede Tilgang andrager derefter ca. 63.000 Reg. T. og Afgangen ca. 60.000 Reg. T., saaledes at Flaaden ved Aarets Udgang var ca. 3.000 Reg. T. større end ved dets Begyndelse. Angaaende Tonnagesalget til Udlandet maa bemærkes, at det som sædvanligt overvejende hestaa af helt eller omtrent udtjente Skibe.

Ligesom i de nærmest foregaaende Aar er der ogsaa i 1939 kun bygget enkelte Sejlmotorskibe til Fragtbrug, medens der er indført et Antal gamle Fartøjer. Endvidere byggedes 45 Fiskerfartøjer til danske Ejere, og til Staten byggedes dels en Færge paa 2.942 Reg. T., dels et Lodsartøj paa 84 Reg. T.

Til Belysning af Fragtfartens Forhold i 1939 anføres nedenstaaende Oversigt over Fragtratetallet, oplagt Tonnage og Tonnage i Fart.

Fragtratetallet, som efter en svag Nedgang i Aarets første Maaneder naaede sit Minimum, 122, i April, steg derefter langsomt i de følgende Maaneder indtil August, da det udgjorde 134. Efter Krigens Udbrud indtraadte der en pludselig og voldsom Opgang, til 295 i September, 367 i Oktober, 375 i November og 405 i December. Herved bør det dog tages i Betragtning, at de foreliggende Oplysninger om Fragtraterne efter Krigens Udbrud ikke er af samme Ensartethed og Sikkerhed som tidligere, og at det beregnede Indeks for de sidste Maaneder derfor kun med Tilnærmelse kan tages som Udtryk for Fragtniveaueets Højde. Aarets Gennemsnit ligger herefter godt 60 pCt. højere end i 1938.

	Fragtratetotal		Oplægning af Tonnage ¹⁾		Tonnage i Fart ¹⁾	
	1935=100	1938	1000 R. T. br.	1938	1000 R. T. br.	1938
Januar	125	137	37	22	1.058	1.022
Februar	123	130	56	33	1.042	1.027
Marts	123	126	46	45	1.051	1.017
April	122	125	24	40	1.065	1.024
Maj	128	123	10	47	1.086	1.019
Juni	128	123	10	47	1.086	1.024
Juli	120	123	8	63	1.080	1.001
August	134	125	7	57	1.080	1.007
September	295	128	18	34	1.094	1.030
Oktober	367	128	24	16	1.091	1.066
November	375	127	24	13	1.073	1.068
December	405	127	20	31	1.060	1.056
Gsntl.						
Hele Aaret	204	127	25	37	1.073	1.030

¹⁾ Ved Maanedens Udgang.

Den i Oversigten anførte faktisk beskæftigede Tonnagemængde pr. Maaned, som er beregnet paa Grund-

lag af den ved hver Maanedes Udgang eksisterende Tonnage med Fradrag af oplagte Skibe, var efter det anførte i Gennemsnit for hele Aaret 4 pCt. større end i 1938 (1.073.000 mod 1.030.000 Reg. T.).

Størrelsen af Handelsflaadens Fragtindtægt i 1939 kan ganske skønsomt anslaaes i Forhold til det foregaaende Aar ved Hjælp af Fragtratetallet og Tonnagen i Fart, men det vil fremgaa af det foran anførte, at Beregningens Resultater i Aar maa gives med det største Forbehold. Efter de anførte Oplysninger er Fragtratetallet steget med godt 60 pCt. og Tonnagen i Fart med godt 4 pCt. Efter en skønsomt Beregning med Udgangspunkt heri og under Hensyntagen til Forsinkelser m. m. og til, at der ifølge indhentede Oplysninger gælder særlige Forhold for Rute-farten, kan det indtjente Fragtbeløb, der i 1938 udgjorde 277 Mill. Kr., maaske anslaaes til at være henved 400 Mill. Kr. i 1939. 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 større end i det foregaaende Aar.

DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

Til Belysning af Samhandelsforholdet med de forskellige Lande anføres nedenstaaende Oversigt over Maanederne Januar-November 1938 og 1939, der viser en betydelig Stigning i Omsætningen med Tyskland, idet Indførselen fra dette Land er forøget med 59 Mill. Kr., og Udførselen med 55 Mill. Kr. I Forhold til hele Indførselen udgør Tysklands Andel nu 27 pCt. og i Forhold til Udførselen godt 23 pCt. Stigningen i Indførselen fra Tyskland skyldes især, at Jernimporten er forøget med 20 Mill. Kr. og Jernvarer, Maskiner og lignende Varer med et omtrent lige saa stort Beløb. Endvidere er Indførselen af Tekstilvarer steget en Del og det samme gælder Farvestoffer og Kemikalier, idet dog Gødningsstoffer er gaaet 7 Mill. Kr. tilbage. Tilbagegang har endvidere fundet Sted for Korn og Foderstoffer, men Indførselen af disse Varer fra Tyskland er ikke af større Betydning. Stigningen i Udførselen til Tyskland falder paa en lang Række Varer.

Indførselen fra Storbritannien er ogsaa steget, nemlig med 11 Mill. Kr., hvorimod Udførselen er faldet med 28 Mill. Kr. Omsætningen med Storbritannien er dog stadig større end med noget andet Land, og den udgør ca. 1/3 af hele Indførselen og over Halvdelen af Udførselen.

Stigningen i Indførselen fra Storbritannien skyldes især, at Kul- og Koksimporten er forøget med 44 Mill. Kr., ligesom ogsaa Tekstilvarer er forøget en Del; naar den samlede Stigning ikke er blevet større end 11 Mill. Kr., er Grunden navnlig, at der paa tre Punkter har fundet en betydelig Tilbagegang Sted, nemlig for Oliefrø m. v. (19 Mill. Kr.), Mineralske Olier (16 Mill. Kr.) og Skibe (8 Mill. Kr.). Tilbagegangen i Udførselen til Storbritannien skyldes navnlig mindre Udførsel af Smør (27 Mill. Kr.) og Æg (5 Mill. Kr.). Desuden er Bygeksperten formindsket med 5 Mill. Kr. Sukkereksperten med 3 Mill. Kr., og flere andre Varegrupper viser lignende Tilbagegang.

Omsætningen med de fleste øvrige Lande er af forholdsvis mindre Betydning, og kun for Sveriges og

U. S. A.'s Vedkommende var Indførselens Værdi i de første 11 Maaneder af 1939 større end 100 Mill. Kr. nemlig henholdsvis 117 og 102 Mill. Kr. Dette betyder for Sveriges Vedkommende en Stigning paa 20 Mill. Kr., der især skyldes, at Indførselen af Træ er forøget med 11 Mill. Kr. og af Papir med ca. 3 Mill. Kr.

Indførselen fra U. S. A. er derimod gaaet 16 Mill. Kr. tilbage, hvilket skyldes, at Kornimporten fra dette Land er formindsket med 33 Mill. Kr. og Foderstofimporten med 8 Mill. Kr., medens Indførselen af Brædselsolier til Gengæld er steget med 12 Mill. Kr. og en Række andre Varer ogsaa opviser ret betydelige Stigninger.

For de fleste øvrige Lande er Indførselsværdien saa lille, at selv ret stærke procentvise Forskydninger i Almindelighed ikke er af større Betydning. Nævnes kan det dog, at Indførselen fra U. S. S. R. er gaaet tilbage fra 21 Mill. Kr. til 12 Mill. Kr., væsentligst som Følge af mindre Indkøb af Foderstoffer og Korn, og at Indførselen fra Frankrig er steget med 8 Mill. Kr., især paa Grund af større Import af Foderstoffer og Jern.

For Udførselens Vedkommende er Tallene til andre Lande end Storbritannien og Tyskland i det store og hele af forholdsvis underordnet Størrelse, idet de nævnte Lande tilsammen aftager over 75 pCt. af de udførte Varer. Medens Udførselen til de to Hovedaftagere i overvejende Grad bestaar af Landbrugsvarer, er Størstedelen af Udførselen til de fleste andre Lande Industrivarer o. l., og de Svingninger, der fra Aar til Aar foregaar i Udførselen til disse Lande, kan som oftest henføres til Afsætning af Skibe og Maskin-anlæg eller lignende Varer i større Enheder. Dette er saaledes i 1939 Tilfældet for Norges Vedkommende, idet 10 Mill. Kr. af en samlet Stigning paa 14 Mill. kan henføres til Gruppen Transportmidler, og det gælder ogsaa Stigningen i Udførselen til Polen og Danzig, Holland og U. S. A. samt Nedgangen i Udførselen til Frankrig, Rumænien og Chile.

DANMARKS ØKONOMISKE FORHOLD I 1939

Saaledes som de økonomiske Betingelser formede sig for det danske Samfund i det forløbne Aar, er de vanskelige at karakterisere, hedder det i Statistiske Efterretninger. Dette skyldes ikke blot, at Krigens Udbrud naturligvis paa mange Omraader maatte medføre andre Tilstande end i Aarets første otte Maaneder, men det skyldes navnlig, at to af de tungest vejende Ændringer, nemlig Forskydninger i Betalingsforholdet overfor Udlandet og den udskudte Indførsel af Landbrugets Raavarer, først i den kommende Tid fuldt ud vil komme til at vise deres Virkninger.

Som det nemlig fremgaar af de forskellige Oversigter, medførte ganske vist de nævnte Forskydninger i Kreditvilkaarene ved Indførsel fra Udlandet, at Kravene om fremmed Valuta voksede stærkt, medens paa den anden Side Indførselen af Korn og Foderstoffer i Aarets sidste fire Maaneder laa betydeligt under de sædvanlige og for Produktionens Opretholdelse i den kommende Tid nødvendige Mængder. De Merbeløb i fremmed Valuta, der er medgaaet til hurtigere Betaling end normalt eller til Forudbetaling, skulde i nogen Grad have modvirket til Forbedring af Kapitalbalancen overfor Udlandet, naar denne opgøres ved Aarets Udgang, og desuden lette Kravene om Valuta, hvis mere normale Betalingsvilkaar senere maatte kunne opnaas. Men hvorledes dette Forhold kommer til at veje overfor Indførselen af Korn- og Foderstoffer, afhænger naturligvis af, hvor store Mængder af disse Varer, det bliver muligt at faa hjemført, og af den kommende Prisudvikling.

Iøvrigt har Pengemarkedet i det forløbne Aar for-

uden af Stramningen i Valutasituationen været præget af det stærkt forøgede Seddelomløb. En Del af Sedlerne maa antages at være hengemt og vender vel efterhaanden tilbage til Pengeinstitutterne, og prishævende Virkninger af den forøgede Seddelmængde maa derfor antages at være tilsvarende begrænset. Desuden er Seddelforøgelsen betinget af større Udlaan fra Nationalbanken, der saaledes, efterhaanden som Forholdene tillader det, vil kunne trække Sedlerne ind igen. Men det indebærer naturligvis altid en Mulighed for forøgede eller fremskyndede Køb, naar Indskyderne i en urolig Tid trækker paa Konti, der i væsentligt Omfang har Formuekarakter, eller naar Ejere af Værdipapirer realiserer disse.

Pristigningen har i de sidste Maaneder af 1939 været af betydeligt Omfang, saaledes som det her i Landet, hvor indførte Varer direkte og indirekte udgør en meget stor Del af Forbruget, uundgaaeligt maa blive Tilfældet, naar saa stor Risiko og saa stærkt stigende Omkostninger knytter sig til Tilførselen udefra, som Tilfældet har været. Egentlig Varemangel synes de anførte Oplysninger ikke at give Udtryk for, og Prisstigningen i Detailhandelen er da overvejende begrundet i de højere Engrospriser, som Prisstigningen ude og de højere Tilførselsomkostninger betinger, og desuden i Købernes mindre Paapasselighed overfor Prisen paa Varer, de er ivrige efter at sikre sig. Allerede indtraadte Stigninger i mange Forretningsfolks, Funktionærers og Arbejderes Lønninger bidrager naturligvis til at styrke Efterspørgselen.

Baade Handelens og Industriens erhvervsmæssige Betingelser har i Efteraarsmaanederne været præget af de her nævnte Forhold, og Omsætningen og Produktionen har derfor ogsaa paa flere Omraader været stigende, selv om der paa enkelte Omraader, navnlig indenfor Industrien, har været en betydelig Tilbagegang, fremkaldt af Tilførselsvanskeligheder for Raavarer (Olieindustrien) eller Restriktioner (Benzinordningens Virkning paa Automobilindustrien m. v.). Som Helhed var Beskæftigelsen ved Aarets Udgang dog lidt højere end for et Aar siden.

For Landbrugserhvervets Vedkommende maatte det Fald i £'s internationale Værdi, der indtraadte ved Krigsudbrudet, medføre en Forringelse af Forholdene, naar de engelske Maksimalprisfastsættelser umuliggjorde en tilsvarende Forhøjelse af de forædlede Landbrugsvarers Salgspriser, og naar Priserne paa Raavarerne samtidig steg i betydelig Omfang.

Fiskeriet har med de farefulde Forhold paa Havet og Prisstigning paa en Række Driftsmidler haft vanskelige Forhold, men efter midlertidige Standsninger har Erhvervet dog nogenlunde kunnet opretholdes, og Udbyttet synes ikke at have været ringere end i 1938.

For Skibsfarten maatte Krigsudbrudet medføre svære Forstyrrelser, ikke blot ved Tabene af Menneskeliv og af Tonnage, men ogsaa igennem de vanskelige Dispositioner, som Fragtraternes Ændringer og de stadig skiftende Besejlingsmuligheder medførte. Der har været en betydelig Stigning i Bruttoindtægten af Fragtfarten paa Udlandet, selv om Stigningen ligger væsentligt under, hvad Opgangen i Fragtraterne direkte angiver, fordi en Del af Flaaden ikke kan udnytte det frie Markeds Rater, hvis den gaar i Rute-fart eller har været bundet til løbende Kontrakter, og fordi Sejladsen tager længere Tid end sædvanlig. Hertil kommer naturligvis, naar man vil vurdere Nettoindtægten, at alle Omkostninger er steget stærkt.

Iøvrigt afhænger ikke alene Skibsfartens, men ogsaa i stort Omfang hele det øvrige Samfunds økonomiske Tilværelse af, at Transporterne over Havet til og fra Danmark i videst muligt Omfang opretholdes.

AFMØNSTRING PAA GRUND AF KRIGSFAREN

Norges Rederforbund bringer et Afsnit af en Tale, som Lederen af Norsk Sjømannsforbund, *Ingvall O. Haugen* har holdt i Sømandsforbundets Oslo Afdeling. Det hedder saaledes:

Vore Organisationer og vore Medlemmer har stort set mestret Krigssituationen godt. Men lad mig sætte Fingeren paa en Del Forhold, som ikke burde forekomme paa norske Skibe.

Da Krigen brød ud, forelaa der øjeblikkelig Krav fra Mandskaberne paa en Række Skibe om Afmønstring paa Grund af Krigsfaren. De henviste til Paragraf 36 i Sømandsloven, som giver Ret til Afmønstring uden forudgaaende Opsigelse og uanset Kontraktvilkår, naar der foreligger Fare for Opbringelse af krigsførende Magt eller Mulighed for Krigsfare af anden Art. Vi er de første til at indrømme den selvfølgeligelige Ret alle Søfolk har til at afmønstre efter § 36, naar Betingelserne er til Stede, og Begrundelsen er den, at man ikke vil tage den Risiko, som det er at sejle i Krigstid. Men denne Beskyttelsesparagraf er ikke kommet ind i Loven for at udnyttes som Springbræt for Krav som ligger udenfor Loven og Tarifaftaler.

Det kan diskuteres, om hvor der er Krigsfare og hvor ikke. Skellet mellem Krigsfare som betinger Afmønstring i Henhold til § 36, er vistnok ikke stort og maa bestemmes af de faktiske Kendsgerninger, som foreligger i hvert enkelt Tilfælde. Det forekommer mig, at mange Søfolk overser dette enkle Forhold, naar de fremsætter Krav om Afmønstring i de fjerneste Farvande.

Krav om Afmønstring er rejst af Mandskaber i Curacao, San Francisco, Calcutta, Singapore, Yokohama, Cape Town o. s. v. Dels skulde Skibene til krigsførende, dels til neutrale Lande. Praktisk talt alle skulde gennem Krigszoner eller Zoner med Mine-spærringer. Med Verdenskrigen i frisk Erindring skønner jeg godt, at mange kviede sig ved at gaa ud. Men jeg kan heller ikke fri mig for, at mange handlede uden Tanke for Fremtiden.

For det første har den Sømand, som mønstrer af efter § 36 ikke videre Krav overfor Rederiet. Hvis Myndighederne paa det Sted, han afmønstrer, forlanger, at Sømanden straks skal rejse ud af Landet, maa han selv bekoste Rejsen videre. Og ikke blot det. Den Rejse maa gaa gennem krigsførende Lande, eller med Skibe som passerer Krigszonerne. Forskellen er blot den, at han rejser som Passager for egen Regning, for egen opsparet Hyre og uden Rettighed til Erstatning hverken for sig selv eller sine Paarørende i Tilfælde af, at noget skulde hænde Skibet. Han rejser med som Passager i Modsætning til det Mandskab, som tilhører Skibet. Dette har gjort, at Forbundet bestemt har tilraadet Medlemmerne at rejse med Skibet til en Havn, hvor Udgifterne til Hjemrejsen kan blive mindst mulige og Sikkerheden størst mulig. Desværre har man ikke altid fulgt vort Raad. Hele Besætninger har ladet sig afmønstre i Yokohama og andre Steder og følgende sker: De maa selv bekoste Hjemrejsen til Norge — ofte gaar der ca. 1000 Kr. dertil — og som Passagerer maa de tage den samme Risiko over Havene som de havde med deres eget Skib, og med færre Rettigheder om Ulykke indtræffer under Rejsen.

Men vore Betæneligheder gaar længere. Naar en norsk Besætning afmønstrer, skaffer Skibets Fører sig nyt Mandskab uanset Nationalitet. Hvis et norsk Mandskab gaar i Land i det fjerne Østen, i Indien, Afrika, Sydamerika, den mexikanske Golf eller Spanien, saa bliver Skibet ikke liggende. Skibsføreren skaffer sig nyt Mandskab — sort eller gult eller brunt. Og hvad saa? Ofte kan saadant Mandskab ikke gaa

fra Borde, før det efter Maaneders Farter kommer tilbage til den samme Havn. Ofte er det saadan, at det ikke vil gaa fra Borde, fordi norske Skibe giver bedre Arbejdsmuligheder end de fleste andre. Ud-lændinge som kommer om Bord i vor Handelsflaade har en Tendens til at blive der længe. For hvert saadant Skib med udenlandsk Mandskab er en norsk Besætning arbejdsløs i Maaneder, ja maaske Aar ud i Fremtiden.

Jeg ved ogsaa, hvad jeg taler om, naar jeg siger, at alt for mange Søfolk, som gaar i Land i de Havne, jeg nævnte, gaar en Fremtid i Møde, som uden Overdrivelse kan betegnes som en personlig Tragedie for dem. Vi kender alle Livet i mange af disse Havnebyer. Der skal god Ryg til at taale det. Det er en Vennetjeneste, vi gør, naar vi beder vore Kammerater betænke sig to Gange, før de gaar i Land i nogen af de oversøiske Havne. Vi har ogsaa set Eksempler paa, at Søfolk, som har afmønstreret efter § 36, har paa-mønstreret igen blot faa Dage efter — og slet ikke paa bedre Betingelser. Bjørnen kan suge paa Labben; Søfolk har sværere ved det.

Til Slut i Sømandslovens § 36 er en Beskyttelsesbestemmelse, som skal bruges, naar der er virkelig Fare paa Færde i de Farvande, Skibet skal navigere i. Den skal ikke benyttes som Paaskud for at komme fri af Skibet, fordi man ikke kan lide Skibsføreren eller andre Overordnede, og den skal heller ikke bruges som Springbræt for højere Hyre. Efter norsk Lov kan ingen uden Straf bryde en indgaaet Aftale. Det gælder for den enkelte som for en Organisation. En Tarifaftale er ligesaa bindende som en hvilken som helst anden Kontrakt. Det er i lige høj Grad forbudt for Enkeltpersoner som for Organisationer at gaa til Aktion for nye Lønvilkaar i en Tarifierperiode. Naar vi vil forbedre vore Lønninger og Arbejdsvilkår, saa skal det ske paa ærlig og redelig Vis gennem vore faglige Organisationer og ikke ved, at vi dækker os bag Sømandslovens § 36.

Spørgsmaal om Forbedring af Lønningerne er stadig under Drøftelse indenfor Fagorganisationerne. Vi er klar over, at Prisstigningen er sat ind, og at den sandsynligvis vil fortsætte. Af al Kraft vil Fagorganisationerne derfor søge at hæve Lønningerne i Takt med Prisstigningen. Det siger sig selv, at Norsk Sjømandsforbund vil følge den samme Linie som de øvrige fagorganiserede Arbejdere her slaar ind paa. Det kan tilføjes, at det er gjort.

BOMBARDEMENTET AF »IVAN KONDRUP« OG »FEDDY«

I Følge Meddelelse fra London er to danske Skibe, I Reder Aage Vollmonds Skib S/S »Feddy« og Det danske Kulkompagnis S/S »Ivan Kondrup« Tirsdag Eftermiddag mellem Kl. 16 og 17 blevet angrebet af tyske Flyvemaskiner udfør Englands Kyst. »Feddy« blev skudt i Brand, og een Mand af Besætningen, 2. Maskinmester *Johan Heinrich Clemmensen*, kaldet Jensen, blev dræbt af en Bombe.

Hele det øvrige Mandskab er reddet.

Der er endnu Brand i »Feddy«, der ligger for Anker 2 Sømil fra Kysten.

Af »Ivan Kondrup«s Mandskab er foreløbig følgende bragt i Land:

Maskinmester *Overgaard*, Hovmester *Dahm*, Fyrbøder *Lange*, Fyrbøder *Rasmussen*, Matros *Petersen*, Matros *Nielsen*, Messedreng *Lund*.

Endvidere Matros *Dam*, Matros *Jespersen* og Fyrbøder *Rasmussen*, der er ramt af et Chok, men alle befinder sig godt.

Fyrbøder *Mellgaard* er kommet til Skade og befinder sig paa et Hospital. Der foreligger intet oplyst om hans Tilstand.

Det menes, at Resten af Officerer og Besætning er om Bord i god Behold.

Tre andre danske Skibe, der befandt sig Nærheden af de to angrebne Skibe, er endnu paa Stedet for at hjælpe.

Anden Maskinmester fra »Feddy«, den 33-aarige *Johan Heinrich Clemmensen*, kaldet Jensen, der blev dræbt af en Bombe under Flyverangrebet, blev som Lig ført i Land i Redningsbaaden fra »Feddy«.

Damperen »Feddy« var i Ballast paa Vej til den engelske Østkyst for at hente Kullast hjem.

»Feddy« var det første Skib, der blev angrebet af Flyverne. Der blev nedkastet 15 til 20 Bomber, en af dem ramte midtskibs og satte Skibet i Brand.

Om Angrebet paa »Ivan Kondrup« oplyser en af de Folk, der i Aftes kom i Land paa den engelske Kyst, at der blev nedkastet mange Bomber over Skibet. En af Bomberne ramte Maskinrummet, saa et Damprør blev sprængt.

Det lader dog til, at begge Skibe kan reddes, selvom »Feddy« er stærkt medtaget.

Alle nærmere Omstændigheder ved Begivenheden er, mens disse Linier skrives, endnu ikke opklarede, men saa meget kan dog siges, at det maa synes ufatteligt, at danske Skibe, der gaar i deres lovlige Ærinde, skulde kunne blive udsat for en saadan Behandling som den, de har været Genstand for.

ENGLANDS REGERING REKVIRERER

Det engelske Skibsfartsministerium har udsendt en Erklæring, hvori det bl. a. hedder:

Den 4. Januar har Skibsfartsminister *John Gilmour* meddelt Repræsentanter for Skibsfartskammeret og Dampskibsejer-Foreningen i Liverpool, der er interesseret i regelmæssige Passager- og Fragtlinier, at han har besluttet at anvende Rekviritionspolitikken paa alle Skibe, der er indregistrerede i Det forenede Kongerige og dets Kolonier, og som deltager i Dybtvandsliniesejladsen, fra den Dag, da de afslutter deres første Losning i en Havn i Det forenede Kongerige efter at Planen er traadt i Kraft. Planen vil ikke blive anvendt med Hensyn til Skibe, der er indregistrerede i Kronlandene, Indien eller Birma.

Gilmour har med en Delegation ført Drøftelser angaaende den nøjagtige Dato, paa hvilken den nævnte Plan skal bringes til en almindelig Anvendelse. Han har derefter besluttet, at der efter den 1. Februar skal fastsættes Datoer for Skibe, der sejler paa andre Havne end paa Havne i Det forenede Kongerige.

Skibsfartsselskaberne skal blive ved med at admini-

strere deres Skibe, men de vil være underkastet de Instrukser med Hensyn til den Fragt, Skibene skal medføre, og deres Sejlruiter, som Ministeren anser for nødvendig at give. Selskaberne skal tilstille Skibsfartsministeren Opgørelser over Indtægter, Udgifter og Tab paa Rejser, der betragtes som udført for Regeringens Regning. Tilbagetrækning af Skibe fra deres nuværende Ruter vil blive fremskyndet, naar dette er nødvendigt for at finde Tonnage for mere paatrængende nationale Opgaver.

NORGES HANDELSFLAADE I 1939

Norges Handelsflaade er til Trods for Krigsforlis i Aaret 1939 blevet fornyet med 106.000 Bruttotons og er nu paa 4.765.000 B.R.T. Af nybygget Tonnage kom til 327.000 Bruttotons og 660.000 Bruttotons (1.000.000 Tons d.w.) er under Bygning og bestilt. 25 Skibe paa tilsammen 63.444 Tons B.R.T. er krigsforlist.

I Norge er der bygget 30 Skibe paa ialt 30.268 B.R.T. mod 30 paa 39.800 B.R.T. i 1938. For norsk Regning i Udlandet er bygget 297.000 Tons (i 1938 var Tallet 245.000 Tons.) Der blev indkøbt af ældre Tonnage 38.000 Tons, i 1938, 85.000 Tons. Af gammel Tonnage blev der solgt 161.000 Tons mod 134.000 Tons i 1938.

Antallet af Totalforlis er paa 44 paa ialt 84.388 Tons, heraf er 25 paa 63.444 Tons krigsforlist.

Derefter er Nettotilgangen til (+) og Afgangen fra (÷) Handelsflaaden i 1939.

	Skibe	Tons
Motorskibe	+ 31	+ 192.839
(i 1938)	+ 50	+ 244.393
Dampskibe	÷ 49	÷ 86.509
(i 1938)	÷ 12	÷ 29.938
Ialt i 1939	÷ 18	+ 106.330
(i 1938)	+ 39	+ 214.714

I Norge er for Tiden under Bygning og bestilt for norsk Regning 55 Fartøjer paa 102.320 Tons Brutto (hertil kommer 14.790 Tons for udenlandsk Regning) og for norsk Regning i Udlandet 75 Fartøjer paa 557.170 Tons. De tilsvarende Tal for 1. Januar 1939 var for norsk Regning i Udlandet 660.000 Tons og i Norge 60.440 Tons Brutto.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Sejladser paa England

De engelske Skibsfartsmyndigheder har udsendt følgende:

“In order to avoid inconvenience and delay to shipping His Majesty's Government give notice that entry of foreign vessels from westward into Downs may without further warning be limited to those which (a) have their cargo fully covered by navicerts. (b) have already obtained clearances at an Allied port or contraband control base.

“Contraband control bases for vessels entering English channel in an easterly direction are at Falmouth and Weymouth and all foreign vessels are requested in their own interests to call at one of these, preferably at Falmouth for necessary clearance through Downs”.

Nye Regler for Brug af Radioen til Vands og i Luften

Fra 7. Januar er en Række nye Bestemmelser vedrørende Brugen af Radiostationer i Skibe og Luftfartøjer traadt i Kraft. Bestemmelserne, der er et Led i Danmarks Neutralitetsforanstaltninger, gaar ud paa at begrænse Brugen af Radiostationernes Virksomhed til Vands og i Luften. Det hedder i de nye Regler bl. a., at Radiostationer om Bord i Skibe, danske eller fremmede, eller i Luftfartøjer, der befinder sig paa eller over dansk Territorium, kun maa korrespondere med danske Radiostationer under Statens Drift, herfra dog undtagen Nød- og Sikkerhedstjeneste. Offentlig Korrespondance over danske Luftfartstasjoner er forbudt. Radiotelefonstationer maa ikke benyttes til Telefonsamtaler med Abonnenter i Land over danske Kyststationer.

Ved Ophold i dansk Havn skal Myndighederne forsegle Radiostationerne i Skibe eller sætte Senderne ud af Funktion. For den indenrigske Trafik vil der dog blive dispenseret fra disse Bestemmelser.

Det paalægges i den nye Bekendtgørelse, at der i Skibene skal træffes Foranstaltninger til, at Udsendelserne fra de danske Radiofonistationer kan aflyttes under Mørkelægning, Luftværnstilstand eller Mobilisering. Ogsaa Skibe, der ligger til Ankers uden for Havn paa dansk Territorium, er det forbudt at anvende deres Sendere.

Bekendtgørelsen forbyder fuldstændig Brug af Skibsenderen til andre Forhold end Skibets egen Tjeneste. For danske Skibe gælder denne Bestemmelse ogsaa udenfor dansk Territorium. Kun i meget presserende Tilfælde og paa Kaptajnens Ansvar maa der føres privat Korrespondance. Overtrædelser af Bekendtgørelsen straffes efter Straffelovens Paragraf 104.

Den svenske Fragtindex

Svenska Handelsbankens Fragtindex for December viser omtrent samme Stigning som fra Oktober til November, ca. 5 pCt. af Tallet for den Maaned, der gik forud for Krigsudbrudet. For August var Indexstallet 125 og for December 531.

Kulfragterne er steget med 4 pCt., Kornfragterne er kun gaaet ubetydeligt op, og Træmasserfragterne viser en Stigning paa 12—13 pCt., skønt de var nedadgaende mod Maanedens Slutning. Det er iøvrigt de Fragtrater, der laa forholdsvis lavest i August, som i de sidste fire Maaned er steget mest, saaledes at de i December udgør over 600 pCt. af August-Niveauet.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING *

Aktiviteten paa Fragtmarkedet har været tilfredsstillende i den forløbne Uge, og der cirkulerer et stort Antal Ordre, som det er vanskeligt for Købmændene at skaffe Tonnage for.

De engelsk/fransk regeringskontrollerede Markeder var uforandrede.

Fra River Plate sluttedes Tonnage til \$20.50 til Antwerpen eller Rotterdam, hvilket er noget lavere end sidste Afslutning. Fra Buenos Aires til Danmark betales \$20.— for en norsk Damper, hvilket kan gøres.

Fra Østkysten af Nordamerika er der stadig god Efterspørgsel efter Tonnage. Paa net charter sluttedes til 32 c. til Liverpool eller Havre, og lignende Forretning sluttedes fra Golfen til 38 c. Der søges stadig Tonnage for Scrap for Januar/Februar Lastning fra Northern range til Japan til \$14.—, og fra New York til Vladivostok indikeres \$17.— for general cargo paa net charter. Kul fra Hampton roads til Sydamerika er uforandret.

Der er stadig god Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker fra Vestindien til europæiske Destinationer. Til Marseille indikeres \$17.— og til Genoa \$15.50, hvorimod Antwerpen eller Rotterdam kan betale omkring \$20.—.

Pacifickyst Markederne viser ikke store Udsving. Der er stadig Scrapjernslaster til Japan, for hvilke der betales omkring \$11.50 à \$12.— og for heavy grain fra Vancouver til Vladivostok indikeres \$12.—. For Lumber fra Pacifickysten til Sydafrika hydes

\$110,00 lumpsum paa f.i.o. Basis for 450,000 cbft. bale Baad.

Paa Østens Markeder cirkulerer stadig et stort Antal Ordre, men det kniber med at faa den neutrale Tonnage til at interessere sig for disse Forretninger, som for største Delens Vedkommende er til europæiske Destinationer. For Soyabønner fra Dalny til Skandinavien ligger Raterne omkring 120/-. Ris fra Saigon til Vestindien har betalt \$19.— for en lille Baad, og for Ris fra Kongsichang til Peru indikeres à 13.—. For Sukker fra Java til Suez er sluttet neutral Tonnage til 55/-, og fra Madraskysten til Antwerpen eller Rotterdam skal der være betalt 140/- for Linsæd/Kerner.

De europæiske Markeder er nærmest uforandrede. Efterspørgslen efter Kul og Koks fra England til Skandinavien er stadig stærk, men Rederierne har store Vanskeligheder med at skaffe Mandskab til Baadene. Raterne er for dansk Tonnages Vedkommende uforandrede omkring Kr. 38—/Kr. 40.—.

Timechartermarkedet viser stadig god Efterspørgsel efter Tonnage, men de forskellige Regeringsrestriktioner lægger en Dæmper paa Aktiviteten, idet det er overordentlig vanskeligt for de forskellige Redere at faa Lov til at slutte deres Skibe paa Timecharter. Raterne er i det store og hele uforandrede, d. v. s. omkring \$7.— for transatlantiske Rundture med Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. I Vestindia Farthen indikeres omkring \$3.50 for moderne 4,000 Tonnere.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søforhør angaaende »Jytte«s Forlis

Ved Sø- og Handelsretten afholdtes forleden Søforhør ang. »Jytte«s Forlis. Der var mødt 6 af de 8 overlevende, Kaptajn A. Andersen fra Rønne, Styrmand Kronsell, Kok Espersen, Nekso, Matros Dahl Christensen, Faare, en svenskfødt Matros Bengtsson og en finsk Fyrbøder Karho. Retspræsident Hvidt ledede Retsmødet. Kaptajnen oplyste, at »Jytte« var fulgtes over Nordsøen med Korsørdamperen »Advance«. »Jytte« havde Ordre til at holde sig i Korsørdamperens Kølvand. Ved 2,30-Tiden om Morgenen indtraf Eksplosionen. Man kan ikke med Sikkerhed afgøre, om der var Tale om Torpedo eller Mine. Skibet gik ned paa ganske forsvindende kort Tid. Kaptajnen opholdt sig i Bestiklukafet. Han forsøgte at komme ud paa Dækket, men blev slynget tilbage og huskede derefter intet, før han fandt sig selv i Vandet. Der er tidligere i England givet Forklaringer, og disse blev nu lagt som Grund. Der var ogsaa fremsendt en Skrivelse fra Sømandenes Forbund. En Matros, der tidligere havde været paa »Jytte«, udtalte, at Redningsflaaden havde været surret fast og inanglede Lysboje. Kaptajnen nægtede dette.

Styrmanden forklarede, at han havde Vagt og var paa Broen, da Eksplosionen fandt Sted. »Jytte« laa lige efter Korsørbaaen, hvis Baglanterne var i Sigte. Der var ingen andre Skibe i Sigte. Styrmanden sprang straks ned paa Dækket og kaldte paa saa mange af Besætningen, han kunde overkomme. Efter at være kommet i Vandet redede han sig paa Redningsflaaden. Der skete nu en ny Eksplosion. Flere raabte om Hjælp, men man kunde ingen se. Redningsmateriellet var i mønsterværdig Orden. Han hævdede, at Redningsflaaden ikke havde været surret. Der havde ingen Lysboje været paa den. Matros Christensen havde haft Frivagt og var gaaet til Køjs. Det var, sagde han, umuligt for ham at forklare, hvordan han var blevet reddet.

Matros Bengtsson forklarede, at han havde staaet til Rors og havde overholdt Ordren om at styre lige efter »Advance«s Agterlanterne. Han var sprunget ned og havde purret de sovende, inden han sprang over Bord. Han mente, at Eksplosionen skyldtes en Mine.

Det oplystes under Forhøret, at Bestemmelsen om Lysboje først er gældende fra 1. Januar, altsaa ikke paa det Tidspunkt, da »Jytte« gik ned.

Styrmand Boutrups Jordeførd

Som det vil erindres, fandt man paa en Redningsflaade en overlevende Matros og Liget af Styrmand Boutrup fra D. F. D. S.'s Damper »Magnus« flydende i Nordsøen. Liget bragtes til England og er nu ført hjem til Danmark.

Forleden begravedes Styrmand Boutrup fra Marstal Kirke. Kirken var smukt pyntet, og der var sendt en Mængde Kranse til Baaren, deriblandt mange signerede, bl. a. fra D. F. D. S., Dansk Styrmandsforening, Styrmandsforeningen i Ærøskøbing og Marstal.

Efter Salmen »Nærmere Gud til dig« talte Pastor Otto Abitz meget smukt over Afdøde.

Vi staa, sagde Præsten, over for noget, som viser os, at vi er i Livets Vold. En ung, kæk Sømand har mistet Livet. Som altid, naar vi staa over for noget, vi ikke magter, rykker vi tættere sammen. Vi vil tænke paa, at han stod sammen med en hel Række Mænd, som vilde gøre deres Pligt for Danmark. Der er ikke noget, der knuger et Menneske, som naar han møder noget, der er fejgt og usselt. Vi maa tænke paa, at ogsaa vi har en Plads at udfylde.

Ved Graven udtalte en Repræsentant for D. F. D. S. nogle smukke Mindeord om afdøde.

Skoleskibet »Danmark«s Hjemrejse udsat

Statsskoleskibet »Danmark«s Bestyrelse meddeler, at Skoleskibets Togt i Aar er forlænget med en Maaned. Under almindelige Forhold plejer Skoleskibet »Danmark« efter afsluttet Vintertogt at vende hjem i Slutningen af Marts. I Aar kan Skibet altsaa først ventes hjem i Slutningen af April, hvis det ikke i Mellemtiden besluttet yderligere at forlænge Togtet.

Svensk Damper skudt i Brand af en U-Baad i Botten-Havet

Sveabolagets Damper »Fennis« blev omkring Kl. 13 Fredag skudt i Brand af en ukendt U-Baad ca. 2 Sømil Nordøst for Sydøstbottens Fyrskib i Norra Kvarnen. Besætningen reddedes om Bord paa Fyrskibet. De er alle uskadt.

»Fennis« var paa Rejse mellem Holmsund og Stockholm. Det svenske Udenrigsministerium meddeler: Da Damperen »Fennis« er blevet skudt i Brand i Nærheden af

Umå, har det svenske Gesandtskab i Moskva i Anledning af, at russiske Undervandsbaade tidligere er rapporteret i Bottenhavet, faaet Anmodning om hos Sovjetregeringen at fremsætte en Henstilling om hurtig Undersøgelse.

»Fenris« Besætning erklærer, at U-Baaden var russisk.

Svensk Damper minesprængt

Damperen »Lars Magnus Trozelli« af Norrköping stødte i sidste Uge udfor Englands Østkyst mod en Mine og sank. Af den 22 Mand store Besætning er Størsteparten reddet af en norsk Damper, medens man ikke ved, om den øvrige Del af Besætningen er bleven reddet.

Damperen »Ask« af Bergen er kommet ind til Bergen med 15 Mand af Besætningen. De fleste af dem var saarede og maatte indlægges paa Sygehuset.

Ifølge et senere til Rederiet indløbet Telegram er de 15 Mand af Besætningen, som blev landsat i Bergen af en norsk Damper, først taget om Bord paa en engelsk Jager fra en Redningsflaade. De savnede 7 Mand frygtes at være gaaet til Bunds med Fartøjet. Det er ikke med Sikkerhed konstateret, om Damperen er løbet mod en Mine eller er blevet torpederet. Blandt de Savnede er Kokken Poul Edwin Andersen, født 1902 i København.

Norsk Tankskib bestilt ved svensk Værft

Rederiet Hilmar Rekten i Bergen har kontraheret med svensk Værft om en Tankbaad paa ca. 13,000 Tons dw.

Mæglerfirmaet Herman C. Boye & Co.

Skibsreder E. B. Kromann har som Medindehaver af og Kompagnon i Mæglerfirmaet Herman C. Boye & Co. optaget sin Søn, Skibsreder H. A. B. Kromann.

Norske Skibssalg

R. S. Platon A/S, Oslo, meddeler følgende norske Skibssalg fra December Maaned.

m.t. »Credo«, ca. 7210 Tons d.w., bygget 1916, survey 1936, solgt til norske Købere.

m.s. »Matros«, ca. 6690 Tons d.w., bygget 1915, survey 1936, solgt til udenlandske Købere.

s.s. »Beta«, ca. 2400 Tons d.w., bygget 1935, survey 1939, solgt til norske Købere.

s.s. »Gulhaug«, ca. 2200 Tons d.w., bygget 1910, survey 1938, solgt til norske Købere.

s.s. »Breidablik«, ca. 1760 Tons d.w., bygget 1910, survey 1936, solgt til udenlandske Købere.

s.s. »Activa«, 585 Tons d.w., bygget 1903, survey 1936, solgt til norske Købere.

Endvidere solgtes følgende Skibe, paa hvilke Navne ikke maa opgives:

Tankskip, ca. 12,000 Tons d.w., ca. 10 Aar gammelt til norske Købere.

Tankskip, ca. 8000 Tons d.w., ca. 15 Aar gammelt til udenlandske Købere.

Damper, ca. 3000 Tons d.w., ca. 20 Aar gammel til norske Købere.

Damper, ca. 1800 Tons d.w., ca. 15 Aar gammel til norske Købere.

Damper, ca. 1300 Tons d.w., ca. 20 Aar gammel til udenlandske Købere.

Siden Aarskiftet er solgt:

m.s. »Torborg I«, ca. 600 Tons d.w., bygget 1921, survey 1939, solgt til norske Købere og et Dampskib, ca. 9000 Tons d.w., ca. 30 Aar gl., solgt til Udlandet.

Aarvog for den danske Fiskerflaade 1940

Fiskeridirektoratet har paa Iver C. Weilbach & Co's Forlag udgivet 47. Aargang af »Aarvog for den danske Fiskerflaade 1940«.

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, Fartøjsfortegnelse, Bekendtgørelse om Radioanlæg og Radiotjeneste i Skibe til Betryggelse af Sikkerheden paa Søen, Fortegnelse over Radiofyr paa Jyllands Vestkyst og i den sydlige Del af Nordøen, Fortegnelse over radiotelefoniske Vejrrapporter etc., Fortegnelse over Radiostationer, Morsetegn for Radiofyr paa Jyllands Vestkyst m. fl. Steder, forskellige Havnereglementer, Uddrag af Lov om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde og andre Oplysninger af Værdi: saasom Almanak, Nautiske Tabeller, Omsætningstabeller for Maal og Vægt, Fiskeristatistik, Livredning, Jagttabel m. m. m. Bogledeprisen er 2 Kr. 50 indbunden.

Bogen fremtræder i det sædvanlige, smukke Udstyr og vil sikkert faa den samme velvillige Modtagelse og finde samme betydelige Udbredelse som i tidligere Aar, nøjagtig, let at gaa til og fornuftigt redigeret, som den er.

Hongkongs Havn spærret

Havnen i Hongkong har været spærret i nogle Dage for al Skibsfart. Myndighederne forklarer denne Anordning som en Forsvarsforholdsregel, der er fremkaldt ved Alarmeringer fra Udeposter.

Falsterbo-Kanalen giver Beskæftigelse til 400 Mand

Bygningen af Kanalen gennem Falsterbotangen kommer til at give Beskæftigelse til 400 Mand, og Arbejdet skal sættes i Gang samtidig paa to Steder. Landevejstrafikken over Kanalen skal provisorisk overføres af en Trækfærge, som senere skal afløses af en moderne Klappbro.

Argentina protesterer mod Mineudlægningen

Den argentinske Regering har overrakt Englands, Frankrigs og Tysklands Ambassadører et Memorandum, hvori der protesteres mod krigsførende Magters Udlægning af Miner udenfor deres egne Territorialfarvande.

Beslaglagt tysk Tankdamper

Den tyske Tankdamper »Pauline Friederich«, som ved Krigens Begyndelse søgte Tilflugt i Boston, er blevet beslaglagt af de amerikanske Myndigheder som Følge af et af en af Skibets tidligere Officerer indgivet Krav om Udbetaling af et Løntilgodehavende paa 98 Dollars 60 Cents. Damperen medfører en Olieladning til en Værdi af en Million Dollars.

De reddede fra »Cabo San Antonio«

De reddede fra den spanske Damper »San Antonio Cabo« er midlertidigt indkvarteret ombord i en Handelsdamper i Dakar. Kaptajnen paa den spanske Damper udtalte, at Ilden opstod i Køkkenet og bredte sig meget hurtigt.

Amerikanske Skibe opbringes til britisk Kontrol

De britiske Kontrabande-Myndigheder har givet Ordre til at holde den amerikanske Atlanterhavsdamper »Manhattan« tilbage, naar Skibet ankommer til Gibraltar. Skibet vil blive undersøgt for Kontrabande.

»Manhattan«, der er paa Vej til Genua, afgik fra New York den 30. Decbr.

Den amerikanske Damper »Mormacsun« er i Torsdags, paa Rejse til Bergen, blevet opbragt af Englænderne og tvunget til at gaa ind til Kirkwall.

Da amerikanske Skibe paa Grund af Neutralitetsloven ikke maa anløbe krigsførende Nationers Havne, har den amerikanske Regering givet sin Ambassadør i London Instruks om straks at sætte sig i Forbindelse med »Mormacsun« Kaptajn for at faa en nøjagtig Fremstilling af Sagen.

Et enestaaende Jubilæum

Kongens Bryghus kunde 2. Januar fejre et Jubilæum, som vist intet andet dansk Industriforetagende kan opvise Magen til: gennem 200 Aar har Bryghuset været Leverandør til den danske Marine. Den 2. Januar 1740 afsluttedes der mellem Kongens Bryghus, som dengang blev drevet af »Kjøbenhavns Bryggerlaug«, og »Søe-Etatens General Commissariat« en Kontrakt om Leverancer af Øl til den kgl. danske Marine, og siden har denne Forretningsforbindelse bestaaet, omend den selvfølgelig har undergaaet visse Ændringer — fremkaldt af de skiftende Tider og Udviklingen. Forbindelsen mellem Kongens Bryghus og den danske Flaade er imidlertid ældre end denne Kontrakt. Den har eksisteret, saa længe Kongens Bryghus har bestaaet, og man kan føre Bryghusets Historie helt tilbage til Christopher af Bayerns Tid, da denne i 1443 flyttede Hofholdningen til København. Med Sikkerhed kan Bryghusets Eksistens fastslaaes i 1454, da det findes omtalt i en Inventarieliste. Dengang var det Kongens private Ejendom. Herfra leveredes alt Øl.

Saaen var Forholdene indtil 1739, da Kristian d. 6. bortforpagtede Bryghuset til »Kjøbenhavns Bryggerlaug«. Denne Ændring medførte, at Kontrakten af 2. Januar 1740 oprettedes.

Det Samarbejde, der begyndte i 1740, er siden blevet fortsat og udvidet. Øllet fra Kongens Bryghus er en af de mange Traditioner, der er knyttet til den danske Marine.

Svensk Damper sænket

Sidste Onsdag Formiddag er Damperen »Svartön« (2476 Brutto Tons) gaaet til Bunds i Løbet af to Minutter udfor den nordlige Kyst af Skotland. Forliset skyldtes en Eksplosion, der sprængte Fartøjet i to Dele. De fleste af Besætningen, bortset fra de vagthavende, laa i deres Køjer, og de naaede ikke at faa Klæder paa, inden de maatte kæmpe for deres Liv i Vandet.

Elleve Mand af Besætningen — seks Svenskere og fem Nordmænd — blev indbragt paa et skotsk Sygehus.

»Svartön« havde en Besætning paa ialt 31 Mand. De Reddede er ikke klar over, hvorvidt Damperen er stødt paa en Mine eller sænket af en Undervandsbaad.

»Windbuk« tilbageholdt i Santos

Det er blevet forbudt den tyske Damper »Windbuk« at forlade Havnen i Santos i Brasilien. Dette Forbud er blevet udstedt efter Anmodning af Dreyfus Company i London, fordi Damperens Kaptajn har nægtet at losse 27 Baller Uld, som han tog ombord i Port Elizabeth før Krigen.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y
 Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder
HELSINGFORS (Finland)
 Filialkontor HANGØ
 Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

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

»Windhuk« har indtaget 450 Tons Olie og er rede til at sejle. Efter hvad der meddeles, ligger Kaptajnen syg ombord.

66 Minesøgere til den italienske Marine

31 Dampere og Fiskedampere paa 100 til 700 Tons samt 35 mindre Dampere og Slæbedampere under 100 Tons er blevet tildelt den italienske Krigsmarine, til Dels som Minesøgere.

Fundet Redningsbaad

En Hvide Sande-Kutter fandt forleden ca. 10 Sømil vest for Hvide Sande en Redningsbaad drivende i Havel. Paa Baaden er malet Navnet »Union« samt nogle Bogstaver, der er tydet som Haugesund. Det ser ud til at være en ældre Redningsbaad. Den er ca. 20 Fod lang, men der er installeret Motor i Baaden, og dette synes at være sket ganske nylig. I Baaden laa nogle Presenninger og en Blæselampe, men ingen Proviant, og den bærer ikke Spor af, at den har været bemanded.

Sømandshjemmene

Fleere af de danske Sømandshjem er nu blevet aabnet for danske Marinere. Sømandshøjskolen i Svendborg har stillet et Lokale til Raadighed, ligeledes Sømandshjemmet i Aarhus. Sømandshjemmene i Frederikshavn, Fakse Ladeplads og Skagen arrangerer Sammenkomster om Søndagen, og Sømandshjemmenes Læseværelser staar dem aabne. Dette er ogsaa Tilfældet i de øvrige Havne, hvor der findes Sømandshjem.

Skibssalg fra U. S. A. til England

Det britiske Skibsfartsministerium har truffet Overenskomst om Køb af 6 amerikanske Fragtdampere. Salget er afhængigt af, at det godkendes af de Forenede Staters maritime Kommission, men »New York Times« erklærer, at man i Skibsfartskredse anser Godkendelsen for sandsynlig, og at fremtidige Salg ligeledes vil blive godkendte.

Svensk Damper ført til tysk Havn

Den svenske Damper »Konung Oscar«, der driver Rute-fart Riga—Stockholm, er blevet opbragt af den tyske Marine og ført til tysk Havn. Ved Undersøgelse af Damperen viste det sig, at den medførte 42 Polakker i værnepligtig Alder. Efter Sigende vilde de til England. I Stedet anbringes de nu i en tysk Interneringslejr.

Tysk Damper forlist ved Norge

Det meddeles til Norsk Telegrambyrå, at den tyske Damper »Frankenwald« paa 5062 Tons Brutto tilhørende Hamburg—Amerika-Linien, Lørdag Aften grundstødte ved Brattholmen i Nærheden af Steinsund. Skibet sank efter Grundstødningen, men ligger ikke farligt for Sejladsen. En norsk Torpedobaad tog Besætningen, 48 Mand, samt 2 norske Lodser, om Bord.

Dansk Sømand dræbt ved svensk Dampers Krigsforlis

Husmand Hans Jacobsens Enke i Store Torøje paa Stevns har faaet Meddelelse om, at hendes Søn, den 30-aarige Sømand Laurits Jacobsen, der var forhyret med den svenske Damper »Ursus«, er omkommet ved denne Dampers Minesprængning fornylig ved Englands Kyst. Laurits Jacobsen, der var ugift, blev dræbt ved selve Eksplosionen om Bord.

Fiskeren bugserede Minen i Land

I den sidste Tid er der observeret mange Miner i Farvandet udfor Hirtshals. De minesøgende Kuttere har indslæbt adskillige Miner til Stranden, hvor nogle af dem er blevet sprængt.

Forleden indkom Skipper Bjarnasson til Hirtshals efter

to Dages Fiskeri med en Mine paa Slæb. Skipperen havde fundet Drivminen 15 Sømil ude, og da den laa paa et Sted, hvor den frembød stor Fare for Sejladsen, lagde han en Trosse om den og tog den med. Trods Skipperens manglende Kendskab til Miner og trods det, at Kutteren ikke var udrustet til Mineeftersøgning, gennemførte han sit dristige Forehavende og kom heldigt ind til Stranden med Minen. En Skagenskutter har under Fiskeri i Skagerak fundet en Paravane, et Minestrykningsapparat, og har indbragt det til Skagens Havn.

England bygger »Ballon-Skibe«

Efter hvad »Sunday Chronicle« meddeler, bygges der for Tiden paa engelske Værfter »Ballon-Skibe«, der skal være de Allieredes Svar paa den nazistiske Trusel til Søs. Disse Skibe skal hverken kunne sænkes af Miner eller Torpedoer. De skal være opfundet af Direktøren for det franske Flaadekonstruktionsbureau, Yourkevitch, der bl. a. ogsaa har udarbejdet Planerne til Bygning af Kæmpedampere »Normandie«.

To britiske Dampere minesprængt

Damperen »City of Marseille«, 8317 Tons, er blevet alvorligt beskadiget midtskibs efter at være løbet paa en Mine udfor den skotske Østkyst i Gaar. En indisk Matros blev dræbt, og 13 indiske Søfolk blev saret. Eksplosionen fandt Sted faa Minutter efter, at Lødsen var gaaet om Bord. Skibet er blevet slæbt i Havn.

Den britiske Damper »Cedrington Court«, 5000 Tons, er Søndag sunket i Løbet af 10 Minutter efter en Eksplosion udfor Sydvestkysten. Hele Besætningen paa 34 Mand blev reddet.

Tilbagegangen for de tyske Eksporthavne

Frankfurter Zeitung har ifølge den tyske Radio beskæftiget sig med en Betragtning over »den næsten tragiske Situation, hvori de store Eksporthavne befinder sig«. Det gælder navnlig Bremen og Hamburg. »Portene til Verden« ved Nordsøen er i Dag næsten fuldstændig lukkede. Tyskland maa søge at opretholde sine Forbindelser over de aabne Landegrænser eller ogsaa over Østersøen. Den hamburgske Købmands-Forening »Versammlung des Ehrbaren Kaufmann«s paastaar dog ved Udgangen af 1939, at de store Eksportfirmaer til Trods for Tabene i Udenrigshandelen hævdede sig bedre end ventet. Virkningerne af Krigen var langt fra saa følelige som 1914.

Norsk Damper minesprængt i Nordsøen.

Fra Kopervik meddeles til »Haugesunds Avis«, at Dampskibet »Luna«, som tilhører Det bergenske Dampskibsselskab, er minesprængt i Nordsøen. Ulykken skete ved 4-Tiden om Morgen. Mandskabet bjergede sig velholdent i Baadene, og en Time senere kom Haugesund-Damperen »Columbia« til og tog Mandskabet om Bord. Ved 10-Tiden blev de sat i Land i Kopervik. »Luna« var paa 1400 Tons Dødvægt.

Dødsfald

Lederen af D. F. D. S's Kontor i Aarhus, Kontorchef J. R. Guldager, er død, 66 Aar gammel.

Fhv. Skibsfører Chr. Rasmussen Hansen, Ommel, er død, 58 Aar gammel.

Hansen begyndte som Styrmand og var senere Fører af tremastet Marstalskonneret »Irene«, hvorefter han i en Aarrække var Dampskibsfører.

Skibsrigger Mathias Jørgensen, Marstal, er død, 80 Aar gammel.

I sine unge Dage sejlede Jørgensen som Fører af egen Jagt, men for 38 Aar siden gik han i Land og paahegyndte sin Virksomhed som selvstændig Skibsrigger.

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

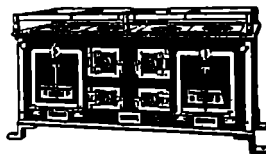
Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN
Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**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

GRUNDLAET 1848

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 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 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 13778.

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.



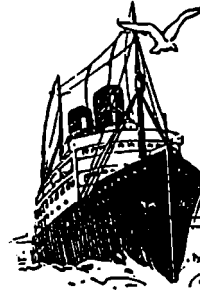
TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE


ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

... og
Pilsner
det er
HOF






**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-DYNAMOER
med Dampmaskiner System »Hindley«
fra
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Isørigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandefiltre
Kulsyre-tilslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatuer
Oliefyringsanlæg	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«

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAGT 1876)
FREDERICIA

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

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

HORSENS

WILH. CHR. BECH
Indeh. AAGE RASMUSSEN
HORSENS

Telefon 23—24—34
Statstelefon 5

Telegram-Adresse:
»BROKERBECH«

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
HORSENS

Telefon 45—294
Statstelefon 10

Telegram-Adresse:
»OLESENS«

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

KJØGE

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

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

NØRRESUNDBY

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1878
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN, UPPE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 3

TORS DAG 18. JANUAR 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN

Mørkere og mørkere tegner Fremtiden sig. Det sidste russiske Fremstød mod Sverige og Norge kan indebære alt, ingen kan sige noget derom. Men saa meget er givet, at en Verdensopinion er inod de russiske Angribere paa Trods af al officiel Neutralitet.

Ingen véd i Dag, hvor langt den russiske Politik's »Livsrum« gaar — Verdenspressen har mere end een Gang beskæftiget sig med Muligheden for russiske Aspirationer om Havnerettigheder i Norge og Sverige, hedder det i en Korrespondance i en Række konservative Provinsblade.

Et Blik paa Kortet vil vise, at Danmarks Interesser i høj Grad berøres af hele denne russiske Politik. Forholdet er nu en Gang det, at Norden ogsaa rent interessepolitisk udgør en Enhed.

Derfor kan ogsaa kun en nordisk Politik give Sikkerhed for Nordens Folk. At en saadan Sikkerhed kun er en relativ Sikkerhed, siger sig selv. Men gives der i Dag andet end relativ Sikkerhed?

Intet vilde i alt Fald være farligere for Nordens Lande, end om et ydre Tryk skulde sprænge Norden og hvert enkelt af Nordens Lande saaledes være henvist til at vandre sin Vej alene. Kun den stærke kan i Dag staa ene, og i Farens Time er det trygt at være flere. Men det er jo ikke blot saaledes, at fælles Interesser binder de nordiske Lande sammen.

Vi er ogsaa Udtryk for samme Tanke, samme Tro paa Livet og samme Opfattelse af Mennesket.

Den nordiske Kultur repræsenterer de utalte Slægters Virke i mere end tusinde Aar. Skal nu denne Kultur bukke under for Asiens mest brutale Magttanke? Det er derom, Finlands Forsvar drejer sig.

Og derfor er det danske Folk med Finland i dets Kamp.

Lider Finland Nederlag, vil det være Nederlag for hele Norden, og vi vil alle komme til at betale Omkostningerne.

De nordiske Folk nærer intet Ønske om at tage Stilling til den store Magtkamp mellem Tyskland og dets Modstandere, men de har Krav paa, at Europa forstaar, at det russiske Angreb paa Finland rejser nordiske Problemer, der ligger helt uden for den store Magtkamp.

Disse Ord kan vistnok siges helt at dække det overvejende Flertal af det danske Folks Synspunkter — og al Forsigtighed og Neutralitet til Trods maa de dog kunne siges i denne alvorlige Tid.

DANSKE SKIBES KONVOJ-SEJLADS

Flere tyske Blade, bl. a. »Deutsche Allg. Zeitung« beskæftiger sig med de tyske Flyveres Bombardering af »Feddy« og »Ivan Kondrup« ved Englands Kyst. Det hævdes, at de danske Dampere »trods alle Advarsler har stillet sig under engelske Vaabens Beskyttelse. Den neutrale Skibsfart maa være klar over, at dens Flag ikke beskytter den, naar den sejler i fjendtlig Konvoj.

Til Trods for danske Udtalelser i modsat Retning opretholder man fra tysk Side sin Paastand om, at de to danske Baade, der blev bombarderet ved Englands Kyst, har sejlet i engelsk Konvoj. Fra autoritativ Si-

de udtales det endda, at der fra denne Konvoj, i hvilken de danske Skibe befandt sig, blev skudt paa de tyske Flyvere.

»Deutsche Allgemeine Zeitung« gør opmærksom paa, at de tyske Angreb til Søs og i Luften paa engelske Konvojer er taget til i de sidste Dage. Fra velunderrettet Side udtales, at der maa regnes med, at denne tyske »Modblokade« vil blive skærpet i den nærmeste Tid.

Heroverfor kan vi kun vedblivende hævde, at danske Skibe ikke gaar i engelsk Konvoj, men at de i Reglen følges to og to — danske, eventuelt med et norsk eller svensk, og at det derfor selvfølgelig heller ikke kan være Tale om, at der fra de danske Skibe eller fra Skibe, hvormed de danske Skibe samsejlede, er blevet skudt paa de tyske Flyvere.

HÆDESGAVEN TIL SØFOLKENES EFTERLADTE

Folketinget behandlede forleden Venstres Lovforslag om at yde krigsforliste Søfolks efterladte en Hædersgave. Forslaget blev fra alle Sider modtaget med Velvilje.

Første Taler var Handelsminister Kjærboel. Han fandt det naturligt, at Landbruget føler sig i Taknemmeligheds-gæld til Søfolkene, som under farlige Forhold transporterer Landbrugets Produkter til vor store Aftager mod Vest, og han forstod derfor Venstres Forslag om at yde de foreslaede Hædersgaver; Ministeren haabede, at Venstre vilde vise lige saa megen Forstaaelse overfor Søfolkene med Hensyn til Arbejdstiden paa Søen. Hvad det foreliggende Forslag angaar, udtalte Ministeren, at det ikke er vel gennemtænkt, men trænger til en nærmere Behandling i Udvalg, saa der ikke kommer til at onstaa saa mange Tvivlstilfælde, som Forslaget i dets foreliggende Form aabner Mulighed for. Forslaget giver iøvrigt det Indtryk, at Forslagstillerne har været uvidende om, hvordan de forsikringsmæssige Forhold er ordnet for vore Søfolk. Ministeren erkendte, at den Gerning, der ives af de danske Sømænd, er af særlig Betydning og kræver særlig Erkendtlighed, og dette er ogsaa anerkendt af Rederne gennem de nye Overenskomster, der giver Sømændene 300—350 pCt. Hyrelillæg, og fra Statens Side er der truffet Foranstaltninger til Sikring og Hjælp for Søfolkene, hvis en Katastrofe indtræffer. I denne Forbindelse nævnedes Ministeren de Krav, der er stillet til Redningsmateriellet, og om Mindstehemendingen paa Vagtholdene i Søen. Og Rederierne har loyalt taget Hensyn til Henstillingen om at lade Skibene sejle i Følgeskab. Men at Farerne ikke er overvundet, viser Antallet af danske Sømænd, der har ladet Livet i de sidste Maaned.

Ved Siden af at skabe saa gode Forhold som muligt for Sømændene har Staten søgt at sikre Sømændenes efterladte.

Man har ogsaa i Skattelovene indsat en Bestemmelse om, at Søfolkene's Krigstillæg ikke skal beskattes. Og i Handelsministeriet arbejder man med Forslag til Omlægning af Arbejdstiden til Søs. Dette Forslag kan ventes inden Samlingens Slutning. Og Ministeren haabede, som tidligere bemærket, at han ogsaa kunde gøre Regning paa Venstres Bistand til dette Forslag. Under sidste Krig blev der ved Samarbejde mellem Handelsministeriet og Finansudvalget givet Søfolkene's efterladte 500 Kr. plus 100 Kr. pr. Barn. I Forslaget, som foreligger nu, er der forskellige Ting, der maa nærmere præciseres. Man maa i Udvalget have klaret, hvor langt Begrebet »Børn« skal følges, og man skal ogsaa have undersøgt, om den Ydelse, der skal gives de efterladte uden Afkortning, ikke fra anden Side kan medføre en Afkortning i Ydelserne.

Paa Forslagstillernes Vegne talte Hr. Brorsen. Han understregede, at Forslaget ikke er fremsat efter en pludselig Indskydelse; det var ogsaa Venstre, som under den forrige Krig tog Initiativet til at skaffe Søfolkene en Hæ-

dersgave. Hvis Ministeren var nogenlunde enig med Idéen i det fremsatte Forslag, burde han ikke være saa syrlig. Hr. Brorsen følte sig forøvrigt overbevist om, at Forslaget vil blive vedtaget. Der kan rejse sig forskellige Spørgsmaal under Udvalgsbehandlingen, bl. a. om Hædersgaven ogsaa skal udstrækkes til danske Sømand paa fremmede Skibe. Derimod kunde der ikke være Tale om, at Hædersgaven skal reduceres efter Løn og Formue, derved vilde den miste Karakteren af en Hædersgave. Tabellen pegede paa de store Tab af Menneskeliv paa Handelskibene under Verdenskrigen og de mange, som allerede har mistet Livet under denne Krig. I denne Forbindelse henviste han til de senere Dages Begivenheder, der viste, at Faren er stor.

Hr. Brorsen følte sig overbevist om, at denne Lov vilde blive gennemført meget snart. Han var villig til Forhandling om Forslagets Enkeltheder.

Fra alle de andre Partiers Side udtaltes ligeledes Tilslutning til Forslaget.

INDFØRSELEN AF KUL OG KOKS

Der er i 1939 sket en betydelig Forøgelse af Danmarks Import af Kul og Koks m. m., men denne Stigning har ikke gjort sig gældende i Aarets sidste 4 Maaneder, altsaa Krigsperioden, hvor der tværtimod har været en Nedgang.

Statistisk Departements økonomiske Aarsoversigt viser saaledes, at vor Indførsel af Kul er forøget fra 3,855 Mill. kg i 1938 til 4,246 Mill. kg i 1939. For Koks og Cinders er Indførselen steget fra 1,388 til 1,497 Mill. kg og for Briketter fra 153 til 237 Mill. kg.

En særskilt Opgørelse for de 4 Krigsmaaneder, September—December, viser, at Brændsels-Indførselen i denne Periode har været mindre end i 1938. Saaledes har Indførselen af Kul været paa 1,373 Mill. kg mod 1,440 Mill. kg i 1938. Indførselen af Koks og Cinders har andraget 514 Mill. kg mod 673 Mill. kg, og Indførselen af Briketter 132 Mill. kg mod 54 Mill. kg i samme Tidsrum i 1938.

Den kraftige Prisstigning for Brændsel giver sig bl. a. Udtryk i, at Importværdien for Kul i September—December er steget fra 36,1 til 57,0 Mill. Kr. samtidig med, at Importmængden som unført er aftaget fra 1,440 til 1,373 Mill. kg.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JULI KVARTAL 1939

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeles nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Juli 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.

Af hosstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Juli Kvartal 1939 androg 25,900. Tonnagen udgjorde 4,927,000 N.R.T., og der udlossedes 3,671,000 Tons Gods og indladedes 1,297,000 Tons.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

		Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Inladede Gods 1000 t.
Juli	Kvartal 1939	25,900	4,921	3,671	1,297
April	—	23,600	4,492	3,570	1,168
Januar	—	19,800	4,172	3,179	1,061
Oktober	1938	22,800	4,474	3,721	1,247
Juli	—	25,900	4,861	3,613	1,221
April	—	22,100	4,226	2,885	1,078
Januar	—	20,000	4,160	3,033	1,028

I Sammenligning med Farten i det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Juli Kvartal 1938, er den samlede Fart forøget med 3 pCt., maalt med den samlede Godsomsætning. Som det fremgaar af en anden Tabel, der viser den transporterede Godsmængdes Fordeling paa de vigtigste Godsarter henholdsvis i Farten til Danmark fra Udlandet og mellem danske

Havne indbyrdes, hidrører Opgangen fra den indenrigske Fart, der er forøget med ca. 11 pCt., medens Omsætningen med Udlandet viser en lille Nedgang.

Det ses af Tabellen, at blandt de enkelte Grupper af Varer indgaaet fra Udlandet viser nogle en Stigning, saaledes navnlig Trælast og Stykgods, og andre en Nedgang, saaledes Foderstoffer, Korn samt Kul og Koks. I Farten til Udlandet er der for de mest betydende Grupper kun smaa Forandringer. Hvad angaar den indenrigske Fart, har næsten alle Grupper deltaget i den omtalte Signing, omend i forskelligt Omfang.

Af nedenstaaende Tabel fremgaar Rutearten paa danske Havne i Juli Kvartal 1939 og i de nærmest foregaaende Kvartaler.

		Antal Anløb	N.R.T. 1000 t.	Udlosset Gods 1000 t.	Inladede Gods 1000 t.
Juli	Kvartal 1939	8.900	2.662	482	410
April	—	8.400	2.274	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	306

Skibsfarten paa København var:

		Antal Skibe	Reg.-Tons netto	Ladning Tons
Indgaaende Fart:				
Juli	Kvartal 1939	5.521	2.022.707	1.347.083
	heraf Ruteart	2.552	1.296.972	283.504
Juli	Kvartal 1938	5.801	2.036.460	1.342.715
Udgaaende Fart:				
Juli	Kvartal 1939	5.661	2.037.708	378.396
	heraf Ruteart	2.599	1.318.749	214.549
Juli	Kvartal 1938	5.758	2.028.774	374.491

Til København indløb i Juli Kvartal 1939 5.500 Skibe med en Registertonnage paa 2.023.000 N.R.T., som udlossede 1.347.000 Tons Gods og indladede 378.000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i Juli Kvartal 1939 20.400 Skibe paa 2.898.000 N.R.T., som udlossede 2.324.000 Tons Gods og indladede 919.000 Tons.

I en særligt omfattende Tabel meddeles den samlede Fart paa hvert af de enkelte Tolddistrikter i Juli Kvartal 1939 og Juli Kvartal 1938. Endvidere er for hvert Tolddistrikt anført Rutearten i Juli Kvartal 1939.

Statistiken omfatter ikke Anløb, som er foranlediget udelukkende ved Reparation, Turistfart, Kul- eller Olieforsyning, Modvind, Havari m. m. Om saadanne Anløb foreligger Indberetning, forsaavidt Skibet har klareret. I Tabel 6 er anført Antal Anløb og Skibenes Reg. Tonnage for Juli Kvartal 1939 for de i denne Henseende vigtigste Havne og for hele Landet.

ENGLANDS SKIBSFART

Det engelske Kabinet har lagt en Række Planer for Udvidelsen af den engelske Handelsflaade. De skal først og fremmest virkeliggøres ved at sætte samtlige engelske Værfter i Drift igen, idet mange blev lukket under Konjunktursvingningerne i 1930. Der er dog en stor Vanskelighed at overvinde — nemlig Manglen paa faglært Arbejdskraft; men man har til Hensigt at »strække« den Arbejdskraft, man har, til endnu flere Værfter og saa stikke halvuddannede Folk imellem, saa man alligevel kan sikre, at Arbejdet bliver udført.

Et andet vanskeligt Problem er Tilførslerne af Staal og andre Raamaterialer til Skibsbygningen; men der vil, saa vidt man forstaar, blive givet denne en Præferencetilling med Hensyn til Forsyninger, der kommer ind.

I velinformerede Kredse hedder det, at det er Regeringens Hensigt at afgive Ordre paa Skibene, hvorved den engelske Regering skulde blive Skibsreder i større Stil. Det skulde være Hensigten at lade hele Administrationen af disse Skibe ligge hos det engelske Skibsfartsministerium. Gennemsnitsstørrelsen for de beordrede Skibe vil ligge omkring 6000 Tons.

IMPORTBEGRÆNSNING OG FORØGET EKSPORT

England staar overfor store Problemer udover selve Førelsen af Krigen. Tydeligere og tydeligere fremtræder Kravene om Importformindskelse og Eksportforøgelse — i sig selv en Umulighed under ekstraordinære Forhold som i Øjeblikket. Men, de Erfaringer, der blev indhøstet under Verdenskrigen, er i frisk Erindring, og indenfor alle de krigsførende Lande er man klar over, at Befolkningens Forbrug af en lang Række Varer maa begrænses ved Rationering, for saa vidt man skal skaffe Udvej for Fremskaffelse af de Materialer, der er nødvendige for selve Krigen Førelse. I de neutrale Lande vil Restriktionerne paa den internationale Handels Omraade og Udviklingen af Priserne ligeledes betyde en Sænkning af Befolkningens Levestandard.

Naar England nu gaar over til Rationering, skyldes det ikke alene Ønsket om at holde den Prisstigning nede paa Fødevarer, som ellers vilde fortsætte, men desuden et Ønske om at kontrollere og begrænse Landets Import af en Række Varer, saaledes at Indkøbene i Udlandet kan koncentreres om saadanne Varer, som er nødvendige for Landets Liv, for Krigsførelsen og for Eksporthandelen. Ikke alene valuta-mæssige Grunde, men ogsaa Hensyn til Tonnage-Spørgsmaalet gør det nødvendigt for Regeringen at kontrollere Importen. I første Række skal der skaffes »Valuta« og Skibsrum til Import af de Varer, der er nødvendige for Krigsførelsen; om fornødent maa man da begrænse Importen af de Varer, der kan undvæ-

res — selv om de vil blive savnet af Befolkningen. Foruden den Begrænsning i Importen, som Rationeringen af de importerede Fødemidler betyder, ventes det, at England vil skride til flere drastiske Restriktioner for Importen.

Det fremgik fornylig af Chamberlains store Tale i Mansion House, at de Forbrugsrationeringer og Importrestriktioner, der kan ventes i England, vil blive ledsaget af Bestræbelser paa at udvide Landets Eksport. Den engelske Regering vil sætte alle Kræfter ind paa Opretholdelsen af Landets Eksport, ikke alene for at skaffe »Valuta« til Importen under Krigen, men ogsaa af Hensyn til det økonomiske Grundlag for det England, der kommer efter Krigen. Importbegrænsningen maa ikke hindre den engelske Eksport; tværtimod er det Hensigten, at man ved Importreguleringen vil skaffe Udveje til Import af de Varer, hvorpaa de engelske Eksportindustriene bygger.

Det er unægtelig ikke under de letteste Forhold, den danske Erhvervsdelegation i Øjeblikket forhandler i London.

ENGLAND BYGGER

Det oplyses, at der paa britiske Skibsværfter er 1 Million Tons Krigsskibe og 1½ Million Tons Handelskibe under Bygning. Krigsskibene omfatter alle Kategorier, og der løber hver Uge mindst to Skibe af Stabelen. En stor Del af de 1½ Mill. Tons Handelskibe nærmer sig Fuldstændelsen.

Siden Krigen har Tyskerne ifølge engelsk Opførelse sænket 440,000 Tons af den engelske Handelsflaade, men samtidigt er der søsat, indkøbt eller opbragt 400,000 Tons, saaledes at Nettotabet kun opgøres til 40,000 Tons. Ved en Vurdering af dette Tal maa det ikke glemmes, at den engelske Handelsflaade holdes i bestandig Fart og saaledes konstant er udsat for Angreb. Den engelske Handelsflaade opgøres ved Aarsskiftet til 6600 Skibe med en samlet Tonnage paa 17,8 Millioner Tons.

MEDDELELSER FRA DANSK

Svenske Fyr- og Båkeafgifter

Svensk Forfatningssamling Nr. 871/1939, indeholder en Kundgørelse af 22. December 1939, hvorved den Nedsættelse af Fyr- og Båkeafgifter for Turistfartøjer der bestemtes ved Kundgørelse Nr. 990 af 23. December 1937, skal gælde indtil videre.

Den lyder saaledes:

Nr. 871.

Kungl. Maj:s Kundgørelse

om fortsatt tillämpning av kungörelsen den 23 december 1937 (nr 990) angående nedsättning av fyr- och båkavgift för turistfartyg;

given Stockholms slott den 22 december 1939.

Kungl. Maj:t har funnit gott förordna, att kungörelsen den 23 december 1937 angående nedsättning av fyr- och båkavgift för turistfartyg vilken kungörelse gäller till och med den 31 december 1939, skall äga fortsatt tillämpning tillsviðare.

Det alla som vederbör hava sig hörsamligen att efterrätta. Till yttermera visso have Vi detta med egen hand underskrivit och med Vårt kungl. sigill bekräfta låtit.

Stockholms slott den 22 december 1939.

GUSTAF.

(L. S.)

(Handelsdepartementet.)

Fritiof Domö.

Belgiske Toldforhøjelser

Ved en belgisk Lov af 30. December 1939 er Indførselsafgifterne for mineralske Brændsels- og Smørelser samt for Bananer, Citroner og Appelsiner, Øl og Frugtvin (ex belg. Toldlb.nr. 261) blevet forhøjet. For saavidt angaar Øl (paa Flasker) er Tolden forhøjet fra 240 til 260 Francs pr. hl. For Øl paa Fade er den nye Toldsats 180 Francs pr. hl. (mod tidligere 165 Francs).

Ved den omhandlede Lov er der endvidere blevet indført en indenlandsk Acciseafgift for Kaffe samt foretaget en Forhøjelse af de tilsvarende Afgifter paa Tobaksvarer, Tændstikker, Øl, Motorolier m. v.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Tyrkiets Udførselsforbud

Ved et Dekret af 9. December er det tidligere nævnte tyrkiske Udførselsforbud for Hvede, Byg, Rug og Blandsæd atter blevet ophævet fra den 22. December at regne, for saavidt angaar Udførsel til en Række nærmere angivne Lande, derunder Danmark.

Britisk Centralisering af Søtransporten

I December traf den britiske Regering Foranstaltninger til Rekvirering af Trampskibe til Transport paa den nordatlantiske Rute af Kornladninger, saaledes at Befragtingen skulde ske for Levnedsmiddelministeriets Regning. En tilsvarende Ordning gennemføres nu med Hensyn til alle hele Ladninger af Kornvarer, Oliefrø og Sukker for Regeringsregning samt for saavidt angaar Søtransport af Jernerts og forskellige andre vigtige Metalladninger. Det er Hensigten, at dette skal danne Indledningen til yderligere Rekvirering af Tramptonnage.

Endvidere har den britiske Skibsfartsminister paa et i disse Dage afholdt Møde med Repræsentanter for det britiske Skibsfartsraad og Liverpool Steamship Owners' Association meddelt, at Rekvirations-Systemet vil blive udvidet til Ruteskibe i oversøisk Fart, som er indregistreret i det Forenede Kongerige eller i de britiske Kolonier (derimod ikke Skibe hjemmehørende i de britiske Dominions i Indien eller i Birma).

Krav om Oprindelsescertifikat for visse Varer til Australien

Den australske Højkommissær i London har modtaget officiel Meddelelse fra den australske Regering om, at Indførsel fra neutrale Lande i Europa (undtagen Eire) af visse nærmere angivne Varer fra 1. Marts 1940 vil blive gjort betinget af Fremlæggelse af et konsularviseret Oprindelsescertifikat (»Certificate of Origin and Interest«). Fortegnelsen over de Varer, som berøres af ovennævnte Bestemmelse, foreligger endnu ikke.

Oprindelsescertifikat for Varer til Cypren

Fra den 6. December 1939 vil der paany blive stillet

Krav om Oprindelsescertifikat ved Indførsel til Cypren af Varer hidrørende fra ikke-britiske Lande. Varer, som fremkommer uden at være ledsaget af et saadant Certificat, vil blive tilbageholdt, indtil Certificat kan fremlægges. Toldmyndighederne vil dog kunne give Tilladelse til Indklarerer mod Kaution.

Postpakker, hvis Indholds Værdi ikke overstiger 5 Lstr., kan dog indføres uden Oprindelsescertifikat under Forudsætning af, at de er adresseret til Privatpersoner og bestemt for disses eget Brug.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Mindehøjtld

Lutherkirken i København var i Søndags fyldt af Efterladte af de omkomne Søfolk fra de to danske Dampere, C. K. Hansens »Jægersborg« og Ove Skous »Hanne«, og seks danske Søfolk, som mistede Livet ved fire svenske Krigsforlis. Til den symbolske Begravelseshøjtidelighed for 37 danske Søfolk havde kun de Paarørende faaet Adgang. Men alligevel var der ikke en tom Plads i Kirken.

Kun oppe i Koret sad nogle ganske faa Mennesker, som ikke direkte hørte til de omkomne Søfolks Efterladte. Det var, foruden den danske Kirkes Primas, Biskop, Dr. theol. Fuglsang Damgaard, Repræsentanter for en Række Søfartsorganisationer, som sammen med de to Skibes Redere var kommet til Stede for at vise de dræbte Søfolk den sidste Ære. Der saas bl. a.: Handelsminister Kjærhø, Generalkonsul Johan Hansen, Skibsrederne Willie C. K. Hansen, Knud Hansen og Harhoff, Skibsreder Ove Skou, Kaptajn Petersen fra Rederiforeningen, Maskinmester Kølher fra Maskinmesterforeningen, Telegrafist J. Madsen, Telegrafistforeningen, og Legations- og Sømandspræst Arv. Boman.

Sømandspræsten, Pastor Eilschou Holm ledede Guds-tjenesten og udtalte bl. a.:

— Det er med dyb Sorg, at vi her er samlede for at mindes 37 danske Søfolk, hvis Død føltes som en Ulykke af hele det danske Folk. De sank ned i Havet, uden at vi kunde række dem en hjælpende Haand. Og atter sad Far og Mor og græd over deres kære Søn, atter græd Børn over deres Far, som maatte nøjes med en Grav paa Havet.

Budskabet om »Jægersborg«s Forlis kom Lillejuleaften, netop som vi forberedte den glade Julefest. Og knapt var Julelysene brændt ned, før vi modtog Budskabet om, at »Hanne« var minesprængt ved den engelske Kyst. 115 af vore Søfolk fra danske Skibe og seks danske Søfolk fra svenske Skibe er nu siden den sidste Krigs Udbrud ofret for Menneskehedens dødsberegrende Snilde. Ja, i Verden har vi Trængsler.

Hvor er der i disse Maaneder øvet Uret mod danske Søfolk. De drog ikke ud for at komme i Krig, men for at skaffe Forsyninger til Hjem og Land. Seen, som var deres Kærlighed og Lyst, er bleven Stimandsvej. Miner, Bomber og Torpedoer sprænger og slænger Skibssiderne. Der er blevet tomt i mange Hjem. Meget var *han* vel ikke hjemme. Men et Par fredelige Dage i Havn sammen med ham var der altid Haab om alligevel. Nu er det Haab bristet.

Lad det være en Trøst, at ogsaa *din* Sømand virkede for Vane at være oftere hjemme i Drømmen end i Virkeligheden. For Guds Trone mødes de Drømme stadig.

Derfor skal vi ikke blot mindes vore danske Søfolk, som fandt Døden derude paa Nordsoen, og døde som Helte. Kampsalmens stærke Ord viser Vej:

Og tage de vort Liv,
Guds, Ære, Barn og Viv
Lad fare i Guds Navn.
Dem bringer det ej Gavn

Havet kræver, og det giver ikke tilbage. Men paa den yderste Dag skal Havet afgive de Døde, som var i det. Herren siger: Vær taalmodige, thi jeg har overvundet Verden. Amen.

Salmen, der siden »Titanic«s Forlis føles knyttet til Ulykker paa Havet, »Nærmere Gud til dig, nærmere dig« lød nu, hvorefter Pastor Eilschou Holm nævnte de dræbte fra »Jægersborg«s, »Hanne«s og de fire svenske Dampere, »Mars«, »Karl Henkel«s, »Ursus« og »Lars Magnus Trozelli«s Krigsforlis enkeltvis ved Navn og Hjemsted.

Til Slut var et Minuts Stilhed, og saa bad Sømandspræsten *Fader vor* og udtalte: »Og vi vil lyse Velsignelse over deres Grave.«

Dødsfald

Lederen af Det Østasiatiske Kompagnis Træafdeling, Prokurist *Egil Christiansen*, er død 54 Aar gammel.

Prokurist *Egil Christiansen* kom allerede som 18-aarig ind i Ø. K. og avancerede hurtig i Kraft af sin Flid og Paapasselighed. I 1909 blev han sendt til Rusland og derfra til Japan, og efter Verdenskrigen fik han Ledelsen

af Filialen i Durban, hvor han var i 16 Aar fra 1918—1934.

Prokurist *Christiansen* havde oparbejdet et grundigt og omfattende Kendskab til Indkøb af Træsorter, og ved Hjemkomsten i 1934 fik han betroet Ledelsen af Træafdelingen, den Post han beklædte til sin Død.

Konsul Norman H. Hansen 50 Aar

Skibsmægler, Konsul *Norman H. Hansen*, Aalborg, fyldte Onsdag 50 Aar. Skibsmægler *Norman H. Hansen* overtog for otte Aar siden, efter Skibsmægler *Daniel Rechnitzers* Død det ansete Firma »Rechnitzer, Thomsen & Co.«, som han har videreført som Eneindehaver i de forløbne Aar. Indtil da havde *Norman H. Hansen* — der er Søn af Generalkonsul *Johan Hansen* — været Medindehaver af Firmaet »C. K. Hansens«, hvor han indtraadte i 1920 efter flere Aars Ophold i England og U.S.A. Firmaet »Rechnitzer, Thomsen & Co.«s Eftf. har fra gammel Tid hørt til Provinsens største og mest ansete Skibsmæglerforretninger, der tillige repræsenterer en Række betydende førende danske og udenlandske oversøiske Linier, som Skibsmægler *Norman H. Hansen*, der er engelsk Vicekonsul, har vedligeholdt og udvidet Forbindelsen med.

Hollandsk Dampertorpederet

Den 8000 Tons store hollandske Dampertorpederet »Arenskerke« er blevet torpederet af en tysk Undervandsbaad i Biskaya-bugten. Samtlige ombordværende er blevet reddet af den italienske Dampertorpederet »Fedora«.

»Arenskerke«s Torpedering fandt Sted ca. 100 Sømil udfor Ushant. Den italienske Dampertorpederet »Fedora«, der optog den 65 Mand store Besætning, vil sandsynligvis landsette dem i Lissabon. Der var ingen Passagerer ombord. »Arenskerke« var paa Rejse fra Antwerpen til Sydafrika.

Finsk Dampertorpederet af russisk U-Baad

Det finske Dampskib »Aura« kom Lørdag i den baltiske Bugt i Kontakt med en russisk Undervandsbaad, som afskød en Torpedo mod Skibet. Dette sank i Løbet af fem Minutter. Et svensk Dampskib reddede en betydelig Del af Besætningen. Fartøjets Kaptajn og Førstestyrmand fulgte med i Dybet.

Norsk Dampertorpederet »Fredville« minesprængt

Det svenske Dampskib »Mary«, som sejler under Panamas Flag, kom ifølge Meddelelse til »Haugesund Dagblad« Søndag Formiddag ind til Kopervik med 5 Mand af Besætningen paa Arendal-Skibet »Fredville«, som Torsdag ved 18-19-Tiden er minesprængt i Nordsoen, et Døgn Rejse fra den skotske Kyst. Besætningen var paa 16 Mand, og 11 af disse savnes. »Fredville« var paa Rejse fra Drammen i Ballast til Methil for at hente Kul til Oslo.

Voldsom Mineeksplosion ved Hammerhavnen

Forleden Morgen tidligt eksploderede paa Molen ved Hammerhavnen paa Nordbornholm en Mine. 20—30 Meter af Havnens Bølgeskærm blev ved Eksplosionen revet op, og Stenglaciet foran Molen blev ligeledes stærkt beskadiget. Stumper af Minen og Smaasten regnede ned over Omgivelserne, og talrige Vinduer i de omliggende Huse blev knuste.

Skibsfarten paa Antwerpen Havn

I Løbet af December Maaned blev Antwerpen Havn anløbet af 340 Skibe med en samlet Tonnage af 649,000 Netto Moorsom Tons (N. R. T. = Netto Moorsom Tons ÷ 17,25 pCt.) sammenlignet med 1007 Skibe med en Tonnage af 2,096,000 N. M. T. i December 1938.

En Mand fra »Ivan Kondrup« menes druknet

Endnu en Mand fra de danske Skibe, der blev bombarderet af tyske Flyvere ud for den engelske Østkyst, maa anses for omkommet. Det dejer sig om Donkeymand fra »Ivan Kondrup«, Aksel Wilh. Rasmussen.

Da »Ivan Kondrup« forleden stod ind i den engelske Havn viste det sig, at fire Mænd af Besætningen savnedes. Den danske Konsul iværksatte en Eftersøgning, og det blev i Løbet af en Time konstateret, at tre af de savnede var blevet taget om Bord paa den danske Dampertorpederet »Finland«, der havde opholdt sig i Nærheden, medens »Ivan Kondrup« og »Freddy« blev bombarderet. Derimod var der intet hørt til Donkeymand *Rasmussen*, der formentlig er druknet. *Rasmussen* var i den af »Ivan Kondrup«s Redningsbaade, der kæntrede. Tre reddere blev fisket op af Vandet af deres danske Kammerater.

»Ivan Kondrup« blev ikke ramt af Bomberne og er ubeskadiget. Kaptajnen og seks Officerer har opholdt sig om Bord under og efter Bombardementet.

»Freddy« stærkt beskadiget

Man kan nu danne sig et foreløbigt Skøn over Skaden paa »Freddy«, der er blevet slæbt ind til Havn. »Freddy« (Fortsat Side 38).

DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortsat fra Side 32.

ODENSE

RANDERS

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLEREIndehavere:
H. Rank-Petersen, statsant.
H. C. FrisTELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«CARL HASSAGER & C^oIndehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

SKIVE

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON
386 & 786TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

RANDERS

SVENDBORG

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

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Fragtmarkedet er stadig livligt, og Tilgangen af nye Ordre er overordentlig stor. Det synes nu i det store og hele som om Tonnage Situationen er ved at glide ind i et roligere Leje, og Rateniveauet er derfor ikke udsat for de store Svingninger, som man kunde konstatere straks efter Krigens Udbrud.

De engelsk/franske regeringskontrollerede Markeder fortsætter med at tage Tonnage til de officielle Rater. Af og til sker det naturligvis, at en særlig presserende Ordre maa ekspederes af neutral Tonnage, og i saa Fald belæses et væsentligt Tillæg.

Fra River Plate søges Tonnage til Antwerpen/Rotterdam til omkring \$20.-/\$21.-, men det er vanskeligt at interessere Rederne i disse Destinationer til denne Rate. Til Danmark er Raten nu \$17.- for dansk Tonnage, men der er sluttet neutral Baad til \$20.-. Sidstnævnte Rate kan gentages, men det kniber med at faa neutral Tonnage frem.

Fra Østkysten af Nordamerika er Efterspørgslen i det store hele uforandret. Der cirkulerer stadig en Masse Net Charter Ordre, saavel fra Northern Range som fra Golfen. Raterne er uforandrede. Ligeledes kan der stadig placeres Tonnage for Scrapjern til Japan, men det synes som om Raterne i denne Trade ligger en Smule svagere, idet der i hvert Fald kun indikeres \$13.- à \$13.50. Fra Hampton Roads kan stadig sluttet Kul saavel til Rio som til Plate til omkring \$7.-. Der søges ligeledes Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestsverige til \$12.- paa f.i.o. Basis. For Korn fra Northern Range til Danmark er sluttet et Par mindre neutrale Skibe til 60 cents.

Sukkermarkedet fra Vestindien til Europa er uforandret.

Pacifickystmarkederne er rolige. Der søges Tonnage for Scrapjern til Japan til \$11.50, og for Salt fra Oakland til Japan til ca. \$10.-. Der er ligeledes Efterspørgsel efter Tonnage for Lumber til Shanghai, for hvilket der noteres omkring \$17.- paa mille Basis. Lumber fra Pacifickysten til Sydafrika indikeres stadig omkring \$110.- paa f.i.o. Basis for 450.000 cbft. Baad, og for Baade af samme Størrelse indikeres \$85,000 til Australien.

Fra Østen til Europa cirkulerer stadig en lang Række Ordre, men da disse hovedsagelig skal losses i England/Frankrig, gaar neutrale Redere langt uden om disse. Soyabønner fra Dalny eller Rashin til Danmark er sluttet for dansk Regning til \$100.-, hvilket kan gentages.

Fra Philippinerne er sluttet Sukker til U.S.N.H. til \$10.-, og en dansk Baad rapporteres sluttet med Oliekager etc. til en Lumpum Rate, der arbejder ud til omkring Kr. 100.- pr. Ton Dødvægt f.i.o.

Fra Saigon kan placeres Tonnage til Vestindien til \$14.- Option Peru til \$12.50. Fra Java søges forskellige Baade for Sukker saavel til Røde Havet som til Middelhavet til uforandrede Rater.

Fra Sydafrika noteres adskillige Erts Ordre til Northern Range til omkring \$8.50 f.i.o. Der ventes ogsaa Ordre for Majs til Danmark. Raterne kommer antagelig til at ligge omkring \$17.-.

De europæiske Markeder er uforandrede. Der er stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage til Kul- og Kokstransporter til Skandinavien. Raterne for dansk Tonnages Vedkommende til Danmark er uforandret. Andre neutrale Baade, der er villige til at gaa ind paa Kul- og Kokslaster til Danmark, kan faa betydelige Tillæg. Blandt andet er sluttet 2800 Tonner, efter sigende til Østkysten Danmark til omkring Kr. 55.-.

Paa Timechartermarkedet er der fortsat god Efterspørgsel efter Tonnage, men det synes stadig at være vanskeligt for Befragterne at skaffe sig, hvad de behøver, idet Regeringsrestriktioner lægger Rederne overordentlig store Hindringer i Vejen for deres frie Disponering af Skibene. For moderne Dieselskib paa 8500 Tons med en Fart af ca. 12 Knob indikeres omkring \$4.- for 3/5 Maaneders neutral Fart exclusive Europa, Levering og Tilbagelevering North Hatteras. Timecharter trip across Forretninger, Levering U.S. N.H., Tilbagelevering denne Side indikerer uforandret omkring \$10.-. I Vestindiafarten er der ringe Efterspørgsel efter Tonnage, Raten ligger stadig omkring \$3.50 for 4000 Tonnere.

(Fortsat fra Side 36).

er blevet ramt af en højeksplosiv Bombe, der har gennemtrængt Skibet til Bundtanken, hvis yderste Plader ogsaa er sprængt. Alt Brændstof om Bord var fortæret af Flammerne. Dækket var bulet og revnet, og Skibet maa underkastes en grundig Undersøgelse, inden det kan siges, om det lader sig reparere.

Tysk Damper løber paa Isbjerg

Den tyske Damper »Bahia Blanca« paasejlede Natten til Onsdag et Isbjerg 60 Sømil nordnordvest for Lattrabjerg paa Vestisland. Damperen udsendte S.O.S.-Signaler, der opfangedes af den islandske Trawler »Hafstein«, der fiskede udfør Vestfjorden. Trawleren reddede 62 Mand af Besætningen i stærk Sogang.

Reuters Bureau meddeler, at »Bahia Blanca«, 8558 Tons, var afsejlet fra Rio de Janeiro før Jul med en Ladning Kaffe og Mineraler i Haab om at bryde Blokaden.

Tre engelske Handelsskibe reddet fra en lysk Flyvers Angreb

Tre Spitfire-Kampmaskiner reddede forleden tre engelske Handelsskibe, som var blevet angrebet af en Heinkel-Bombardementsmaskine udfør Kysten ved Norfolk. Da den fjendtlige Flyvemaskine blev observeret, fløj den i Rundkreds omkring Skibene i 50 Fods Højde. Den nedkastede en Del Bomber, der ikke ramte noget af Skibene, og derefter flygtede den i østlig Retning, forfulgt paa en Strækning af 40 eng. Mil af de tre engelske Maskiner. Da Heinkel-Maskinen forsvandt, saas Røg fra dens bagbords Vinge, og dens bagbords Motor var bragt ud af Funktion.

De engelske Flyvemaskiner var paa Patrouilletjeneste, da de opdagede Heinkel-Maskinen. De dykkede ned fra flere Tusinde Fods Højde for at angribe den fjendtlige Maskine. Under Flugten fløj den tyske Maskine lige hen over Havfladen, og de engelske Maskiner nedkastede skiftevis Bomber over den.

Nyt Skib til Rønne-Ruten

Hos Burmeister & Wain døbtas Tirsdag et nyt Motor-Passagerskib til Ruten København-Rønne. Skibet er noget større end den sidste Passagerbaand, Motorskibet »Hammerhus«, som Dampskibsselskabet af 1866 fik bygget for fire Aar siden, ligeledes hos Burmeister. Naar det nye Skib er færdigt, raader Selskabet over fire Skibe paa denne Rute, nemlig foruden det nye og »Hammerhus« Motorskibene »Bornholm« og »Frem«. Det er muligt, at »Frem« bliver afhændet.

Den nye Baand døbtas af Frk. Inger Bidstrup, en Datter af 1866-Selskabets Formand, Direktør J. B. Bidstrup, Maskinfabrikken i Rønne, og den fik Navnet »Rotna«, det første Navn, man kender paa Bornholms Hovedstad.

Der bliver to Klasser om Bord ligesom paa de øvrige Skibe i denne Fart, 1. og 3. Klasse, men paa tredje vil blive indrettet en Række rummelige Saloner og Opholdsrum. Paa 1. Klasse bliver der særskilt Spisesalon og Rygesalon. Der bliver to gennemgaaende Dæk.

For dem, der medfører Biler, hvad der blev mere og mere almindeligt i Sommertrafikken, indtil Krigen kom, er der taget særligt Hensyn. Skibet faar Lastrum for og agter, og der bliver god og rummelig Plads til Bilerne og praktisk Ombord-Tagning.

»Rotna«, der bygges til Bureau Veritas' højeste Klasse og med Isforstærkning til Sejlads i Is, bliver enkeltskruet og forsynes med en syv-cylindret Dieselmotor paa 2600 Hestekræfter. Skibets Længde bliver 250 Fod og Bredden 41 Fod. Dybde til øverste Dæk bliver 23 Fod og Dødvægts-Tonnagen 520 Ton.

Skibet skal som før nævnt være færdigt saa hurtigt, at det kan indsættes i Ruten til Maj.

Den engelske og franske Tankskibsflaade

Officielt meddeles, at Antallet af britiske Tankskibe i Fart nu er større end ved Krigens Udbrud, da den samlede Tonnage var paa 3,279,000 Tons. Den Tonnage, der manglede den Gang, er rigeligt blevet indvundet ved Nybygninger, Rekvisitioner og andre Metoder.

»Braconda«

Fra Kockums Værft i Malmø blev i Torsdags afleveret Tankmotorskibet »Braconda« til A/S Braconda, Oslo. Det er det største helsvejsede Tankskib bygget ved Værftet. Skibet laster 16.000 Tons og faar 14,5 Knobs Fart paa fuld Last.

F. L. Smidth faar eget Rederi

Den F. L. Smidthske Organisation udvider yderligere. Cementfabrikerne og den vidtomspændende Ingeniørvirksomhed har faaet sit eget Transportselskab, Dan-Transport, der skal drive Virksomhed som Rejsbureau, Befragtnings-, Assurance- og Rederisfirma.

F. L. Smidth har et stort Personale, som stadig er paa

Rejse, det fragter Aaret igennem en Masse Skibe og tegner Forsikringer til et meget stort Beløb. Hertil har man nu ønsket at skabe sin egen Organisation, samtidig med at der aabnes Mulighed for at drive Rederivirksomhed med egne Skibe. Cementfabrikerne ejer i Forvejen nogle Smaaskibe til Transport af Cement i indenlandske Farvande, men det ligger nær at antage, at det nye Selskab, naar Forholdene tillader det, vil erhverve egne Skibe med hvilke Varer kan ekspederes til Ind- og Udland.

Det nye Selskab vil ikke indskrænke sin Virksomhed til F. L. Smidths egne Anlæggender. Det er tværtimod Hensigten samtidig at drive Virksomhed udadtil, som en altomfattende Transportorganisation, gennem hvilken enhver kan købe Billetter til Tog, Skib, Bil og Flyvemaskine, og gennem hvilken Varer kan ekspederes til Ind- og Udland. Indtil man er kommet rigtig i Gang installeres det nye Selskab i Lokaler i Vestergade 26, lige overfor F. L. Smidths Hovedkontor, saaledes at Moderselskabet har let Adgang til sin Transportafdeling.

Dan-Transport har foreløbig faaet en Aktiekapital paa 50,000 Kr., og det ledes af en Bestyrelse bestaaende af I.R.S. Henning Ibsen, som er juridisk Konsulent for F. L. Smidth, Direktør H. Hylén fra Fona Radio, Sekretær O. V. Maegaard og Kontorchef H. N. Ibsen fra F. L. Smidth, som bliver Selskabets Direktør, og som skal staa for den daglige Ledelse.

Redningsmedaille fra Finland

Den 8. September i Fjor reddede Besætningen paa Esbjergkutteren »Talona« Mandskabet fra den finske Bark »Olivebank«, der var minesprængt paa Vesterhavet. Esbjergfliskerne fik forleden tilsendt den finske Redningsmedaille og en Takkeskrivelse fra Finlands Præsident.

Ekspllosion paa Tankskibet »Danmark«

Det Danske Petroleums Aktieselskab meddelte Lordag: Ombord i det os lilhørende Motortankskib »Danmark« er der den 12. ds. om Morgenens, medens Skibet befandt sig paa Rejse med en Ladning Benzin og Petroleum til dansk Havn, indtruffet en indenbords Ekspllosion, hvis Aarsag indtil nu er uopklaret. Hele Besætningen er uskadt.

Motorskibet »Danmark« er Selskabets største Skib og har den største Lasteevne indenfor den danske Handelsflaade. Det er paa 10,517 Brutto Tons, laster 16,400 Tons og er bygget i 1931 hos Burmeister & Wain.

Selskabet havde kun modtaget meget sparsomme Oplysninger. Ekspllosionen var sket indenbords, men der forelaa tydelig Meddelelse om, at hele Besætningen er uskadt.

»Danmark« er som meddelt paa Rejse til dansk Havn, men hvor Skibet befinder sig kan ikke oplyses af Hensyn til Forbudet mod Omtale af danske Skibes Positioner.

»Danmark« føres af Kaptajn S. Madsen, Nyborg, og har 40 Mands Besætning.

Sidste Meddelelse gaar ud paa, at Skibet er blevet totalt Vrag.

Engelsk 10,000 Tons-Damper minesprængt i Nordøen

Union Castle Liniens Passagerdamper »Dunbar Castle«, som er paa 10.000 Tons, løb forleden paa en Mine udfør Sydøstkysten af England.

Foruden Mandskabet befandt der sig 150 Mennesker om Bord i Passagerdamperen.

Passagererne fra »Dunbar Castle« drev rundt i to Redningsbaade. De blev taget om Bord i to Toldbaade, som bragte dem i Land. Saavidt vides, er alle Passagererne blevet reddet. De reddede erklærer, at Damperen var i Færd med hurtigt at synke, da de sejlede bort i Redningsbaadene. Passagererne havde lige afsluttet deres Frokost, da Skibet rystedes fra For til Agter af en voldsom Ekspllosion.

Der foreligger nu nærmere Enkeltheder om Forliset. Lineren havde Plads til 440 Passagerer og medførte 150 Mands Besætning. Forliset kostede 3 Mand Livet, nemlig Kaptajnen og to Mand af Besætningen.

I Løbet af kort Tid sank Skibet. Det var, da Passagererne forlod det med Redningsbaadene. En Del af Besætningen ankom senere til London, og det erfarede, at man i Salonerne havde hørt en frygtelig Ekspllosion, hvorefter hele Skibet begyndte at ryste i sine Fuger.

Tysklands Eksportrisiko

»Basler National-Zeitung« meddeler, at tyske Eksportører har faaet Instruks om at forlange Betaling forud for deres Varer, og at insistere paa, at oversøiske Importører selv overtager Risikoen for Søtransporten i Anledning af de allieredes Blokade.

Opbragt estnisk Skib

Den estniske Damper »Veg« er i Østersøen blevet opbragt af et sovjetrussisk Krigsskib og ført til Baltishport.

Norsk Damper »Manx« minesprængt

Kaptajnen paa et norsk Dampskib oplyser i Følge en Meddelelse fra Admiralstaben, at Skibet i Nordsøen har oplaget en Del af Besætningen fra Dampskibet »Manx« af Frederikstad, 1343 Tons, som er minesprængt paa 58 Gr. 30 Minuter nordlig Bredde, 1 Grad 33 Minuter vestlig Længde. Syv Mand af Besætningen driver muligvis nord- eller paa en Flaade. Rederiet beder Skibe i Nærheden om at holde Udkig efter den.

13 Mand af »Manx«' Besætning savnes

Der foreligger nu yderligere Oplysninger om Frederikstad-Skibet »Manx«'s Minesprængning i Nordsøen. Der var 19 Mand ombord. 6 Mand blev reddet, medens 13 savnes. Fire af de redde blev taget op af et norsk Skib fra en kærtret Redningsbaad, og to Mand fra en Flaade. »Manx« var lastet med Kul og var paa Vej fra England til Norge, det var paa 2150 Tons.

Højtidelighed

Ved en Højtidelighed paa Sømandshøjskolen i Svendborg afslørede Formanden for den indenlandske Sømandsmission, Pastor William Lassen, en Mindesten, der af Venner er rejst over Sømandshøjskolens første Forstander, Wilhelm Rasch, der tillige i mange Aar var Sekretær i den indenlandske Sømandsmission og i Broderkredsen paa Havet.

Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe

Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe holder Generalforsamling i Vejle den 21. Januar, og her vil man fremlægge et Regnskab, der udviser et Underskud paa 1308 Kr. Indtægterne er nemlig dalet fra 26,684 til 22,353 Kr., medens Udgifterne er steget fra 20,188 til 23,662 Kr. Indtægtsnedgangen skyldes, at Kontingentforhøjelsen fra forrige Aar ikke opretholdtes. Foreningens Status er 37,470 Kr.

I Oversigten over Aarsregnskabet hedder det:

Sammenlignet med de Interesser, der varlægges, samt med hvad tilsvarende Organisationer ellers anser det for passende at holde til Disposition, er Sejlskibs-Rederiforeningens Formue beskeden, og det maa være en Opgave i den kommende Tid at søge den forøget, eventuelt ved nye Indtægtskilder.

Det nuværende Budget bæres normalt af de hidtidige Indtægter, idet 1939's Udgifter til Retssager tør anses for usædvanlige, men hvis Krigen og det dermed øgede Arbejdskrav, der hidtil har været stillet til Foreningens Kontor, vedvarer, kan det ikke bestrides inden for de tilvante Rammer.

Hvis det, hedder det i Beretningen, tilmed yderligere bliver nødvendigt at paatage sig nye Opgaver, som f. Eks. en eventuel Olierationering, er nogen ekstra Hjælp til Arbejdet paatrængende nødvendigt.

Hjælpefondets Drift er praktisk talt uforandret. Der er udbetalt i Understøttelser 3763 Kr., og Formuen udgør 54,000 Kr. Fonden er en selvejende Institution under Handelsministeriets Kontrol.

»Jægersborg«

I Torsdags afholdtes der i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af C. K. Hansens Damper »Jægersborg«'s Forlis. Da der ingen overlevende er, var Søforhøret kun af formel Art. Der omkom som bekendt 18 Mand.

For Dampskibsselskabet »Dannebrog« havde Skibsreder Chr. Harhosi, Skibsinspektør P. K. Nielsen og Maskininspektør E. Wulff givet Møde, medens Kaptajn N. Storm repræsenterede Assurandørerne Københavns Søassuranceforening.

Retspræsident L. N. Hvidt oplæste en Skrivelse fra Rederiet til Justitsministeriet. Denne Skrivelse oplyser kort at »Jægersborg« afgik fra København den 14. December, og siden har Rederiet intet erfaret om dets Skæbne. »Jægersborg« maa formodes forlist efter en Krigsulykke, og hele Mandskabet maa antages omkommet. Gennem Udenrigsministeriet er rettet Forespørgsler til baade tyske og engelske Myndigheder, og senere er der rettet yderligere Henvendelser til de engelske og franske Legationer i København, men Undersøgelserne har givet negativt Resultat.

Retspræsidenten oplæste endvidere et Uddrag af Dpsk »Grønland«'s Skibsdagbog, der omhandler Rejsen fra England til Hobro. Den 20. December ved Middagtid passe-

redes et Omraade i den østlige Nordsø, der var fyldt med Vraggods. Under Sejladsen gennem dette Omraade observeredes foruden en rødmalet Flaade, paa hvis Dæksplaner laa et Menneske. Manden blev hjerget ombord, men var død og havde rimeligvis længe været død. Intet Tegn eller Mærke røbede Flaadens Nationalitet, men efter dens Konstruktion og Proviantforsyning maatte den formodes at være dansk. Den døde blev derefter svøbt i Sejldug, og et Dannebrog bredtes ud over Baaren. »Grønland« fortsatte med Flaget paa halv Stang til en dansk Havn, hvor den døde identificeredes som Maskinassistent O. Larsen.

Under Bjergningen af det livløse Menneske paa Flaaden observerede man to Vandflyvemaskiner, efter alt at dømme af fransk Nationalitet. De kredsede over Vraggods-Omraadet og tog anbenbart Fotografier af Redningsaktionen. Fra Skibet bemærkedes, at den ene Flyvemaskine udsendte nogle skarpe Blinksignaler, men man var saa stærkt oplaget af Bjergningen og Manøvreringen, at der ikke blev Tid eller Lejlighed til at gøre Forsøg paa at aflæse Signalerne. Efter nogen Tids Forløb forsvandt Flyvemaskinerne fra Skuepladsen, og de vendte ikke tilbage. Senere har man ombord paa »Grønland« fremsat den Formodning, at Flyverne muligvis har observeret — eller været i Besiddelse af Oplysninger om »Jægersborg«'s Forlis og ønsket at lade deres Viden gaa videre til den danske Damper.

Der fremlagdes nogle Dokumenter vedrørende Redningsudstyret, der har været fuldstændig i Orden, og efter at Forvalter H. Chr. Hansen havde erklæret, at Lastningen og Stuvningen ligeledes har været upaaklagelig, sluttedes Retsmødet.

»Søfartsklubben« i København

En Kreds af Søfartsinteresserede har i nogen Tid arbejdet paa at oprette et neutralt og uafhængigt Opholdssted, hvor alle nordiske Søfarende, som ikke har deres Hjem her i Byen, kan tilbringe Tiden, naar de har fri eller søger Hyre. Dette er nu resulteret i Oprettelsen af »Søfartsklubben«, som har faaet Lokaler i Peder Skramsgade 23, St., København K., og som i Onsdags er blevet aabnet. Lokalerne er ogsaa beregnet paa, at gamle danske Søfolk kan tilbringe nogle Timer der med at læse de fremlagte Blade. Der er tre Klublokaler — det ene er indrettet som Skrive- og Læsestue, og foruden Blade er der fremlagt Haandbøger og enkelte Tidsskrifter. Det andet Værelse er beregnet til »Hyggestue« med Radio, hvor Folk kan snakke sammen, medens den tredje Stue er indrettet med Billard, Klaver, Skak og Dam og forskellige andre, underholdende Spil. Bestyreren, der leder Klubben i det daglige, forestaar tillige Servering af Kaffe og Te mod mindre Betaling. Adgangen til Klubben er gratis.

Blisættelse i Aberdeen

Liget af den omkomne 2. Maskinmester *Johan Jensen* fra Damperen »Feddy« blev forleden bisat i Aberdeen. Krematoriet var smykket med røde og hvide Blomster, og Kisten var dækket med Dannebrog og Kranse med Baand i de danske Farver. Der var Kranse fra Rederiet Ange Vollmond, Kaptajnen, Officererne og Besætningen. Tilstedede ved Højtideligheden var Aberdeens Borgmester, Repræsentanter for de civile Myndigheder og den britiske Flaade samt den danske Konsul Schacke.

To britiske Skibe sænket

Den britiske Damper »Granta«, 2719 Tons, er stødt paa en Mine udfor Østkysten og sunket. Besætningen blev reddet af en anden Damper.

Tyske Flyvemaskiner har bombardet den britiske Damper »Keynes«, der sank. Besætningen, der bestod af 17 Mand, er bragt i Land.

Dødsfald

En af Vestkystens kendte Redningsmænd, Fisker *Johan Jacobsen*, Kandestederne ved Raabjerg, er forleden død, 62 Aar gammel. Den afdøde har været Bandsmand i 31 Aar og har været med til at redde mange Menneskeliv.

80 Aar

Tidligere Skibsfører i Sydfynske Dampskibsselskab, Kaptajn P. C. Hansen, Nakskov, fyldte Tirsdag 80 Aar.

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 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.

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsning

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN $\frac{A}{S}$
er Stedet

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

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Rader:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøld" Amaliegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA $\frac{A}{S}$

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Rader

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELEF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & 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.



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere
Forlang III. Katalog

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 84880 (8 lines)
Vinkco

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.

56. Aargang.

København 17. Januar 1940.

Nr. 4.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asien* S.- og E.- Kyst samt *Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre, Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Oversigt

over de vigtigste Meddelelser om Minefelter, farlige Omraader, Sejladsforskrifter, Lodstjeneste m. m.

Indholdsfortegnelse.

Danmark.

194. Forsigtighed tilraades ved Besejlingen af danske Kystfarvande.
195. Sundet. København. Miner udlagt. Sejladsregler. Oplysning om Lods m. m.
196. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri m. v. i visse Omraader af Sundet.
197. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Minespæringsforanstaltninger. Forbudt Omraade. Advarsel.
198. Store Bælt S.-lige Del. Minespæringer udlagt. Forbudt Sejломraade. Advarsel.
199. Lille-Bælt S.-lige Del. Minespæringer udlagt. Forbudt Sejломraade. Advarsel.
200. Lille-Bælt. Als Sund. Sønderborg Havn. Spæringsforanstaltninger.
201. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri m. v. i visse Omraader af Store-Bælt og Lille-Bælt.

I. Østersøen.

202. Østersøen. Undervandshindringer. Advarsel.
203. Østersøen. Lille-Bælt S.-lige Indgang. Minespæringer udlagt. Advarsel.
204. Østersøen. Store-Bælt S.-lige Indgang. Minespæringer udlagt. Advarsel.
205. Østersøen. Gedser Rev—Dars. Minespæringer udlagt. Oplysning om Lodstjeneste. Advarsel.

- 206. Østersøen. Sundet S.-lige Indgang. Minespærring udlagt. Advarsel.
- 207. Danmark. Østersøen. Fakse Bugt. Hollændergrund. 3,8 m Løb afmærket.
- 208. Danmark. Christiansø. Sejladsforskrift.
- 209. Sverige S.-Kyst. Falsterborev. Afmærkning af Neutralitetsløb. Advarsel.
- 210. Sverige S.- og E.-Kyst. Afmærkning af Neutralitetsløb.
- 211. Sverige S.- og E.-Kyst. Midlertidige Lodsfarvand m. m.
- 212. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.
- 213. Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund. Miner udlagt. Advarsel.
- 214. Sverige. Södra Kvarken. Minespærring udlægges. Advarsel.
- 215. Sverige. Bottniske Bugt. Öregrund Skærgaard. Minespærring udlægges. Advarsel.
- 216. Finland. Minespærringer udlagt. Sejladsforskrifter. Advarsel.
- 217. Finland. Bestemmelser vedrørende Søfarten indenfor finsk Søterritorium.
- 218. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Minespærringer udlagt.
- 219. Rusland. Blokade af Finlands Kyst.
- 220. Estland. Finske Bugt. Tallinn Anduvning. Farligt Omraade.
- 221. Estland. Finske Bugt. Riga Bugt. Omraader med Lodstvang.
- 222. Estland. Finske Bugt. Tallin Bugt. Fyr slukkes i Tilfælde af Luft-Alarmering.
- 223. Estland. Finske Bugt. Pakri. Farligt Omraade. Advarsel.
- 224. Letland. Liepaja. Forbudte Omraader.
- 225. Tyskland. Pillau. Undervandshindringer. Advarsel.
- 226. Tyskland. Danzig Bugt. Sejlanvisning.
- 227. Tyskland. Swinemünde. Undervandshindringer. Undervandssignal ude af Virksomhed. Advarsel.
- 228. Tyskland. Kielerfjord. Bülk Fyr. Forbudt Ankerplads.
- 229. Tyskland. Kielerfjord. Undervandshindringer. Advarsel.
- 230. Tyskland. W.-lige Østersø. Lodstvang.
- 231. Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
- 232. Tyskland. Skydeøvelser. Advarsel.

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

- 233. Sverige. Sundet. Afmærkning af Neutralitetsløb.
- 234. Sverige. Sundet S.-lige Del. Fyr midlertidig slukket.
- 235. Sverige. Sundet. Kattegat S.-lige Del. Midlertidige Lodsfarvand m. m.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 236. Sverige. Kattegat og Skagerrak. Afmærkning af Neutralitetsløb.
- 237. Sverige. Kattegat. Skagerrak. Midlertidige Lodsfarvand m. m.
- 238. Norge. Bestemmelser vedrørende Søfarten indenfor norsk Søterritorium.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 239. Rusland. Hvide Hav. Forbudt Omraade.
- 240. Rusland. Nordlige Ishav. Kola Bugt. Farligt Omraade. Advarsel.
- 241. Rusland. Hvide Hav. Kaninskaya Zemla W. Forbudt Omraade.
- 242. Rusland. Nordlige Ishav. Motovski Bugt. Forbudt Omraade.
- 243. Nordsøen. Helgoland Bugt. Minefare. Advarsel.
- 244. Tyskland. Nordsøen. Minefare. Advarsel.
- 245. England og Skotland E.-Kyst. Firth of Moray—Themsens Munding. Minespærringer udlagt. Sejladsforskrift. Advarsel.
- 246. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Afmærkning af Neutralitetsløb.

247. Tyskland. Nordsøen. Marinesignalstationer. Visning af Kendingsignal.
248. Tyskland. Elben. Lodstvang.
249. Holland. Aabne Farvande. Fyr slukket.
250. Holland. Forbudte Omraader langs den hollandske Kyst.
251. Holland. Zeegat van Texel. Oplysning om Lods.
252. Holland. Zeegat aan den Hock van Holland. Undersøgelsestjeneste.
253. Holland. Zeegat van Vlissingen. Undersøgelsessignal.
254. Holland. Zeegat van Vlissingen. Oplysning om Lodstjeneste.
255. Belgien. Schelde Munding. Oplysning om Lodstjeneste.
256. Belgien. Undersøgelsestjeneste oprettet.
257. Belgien. Vigtige Radioudsendelser for Søfarten.
258. Frankrig. Oplysning om Minefare.
259. Nordsøen. Outer Silver Pit S. Brune Banke SW. Minefelt.
260. England. Regler for Besejling af Strødet ved Dover og Kanalen.
261. England. Regler for Besejling af Dover Strødet.
262. England E.-Kyst. North Goodwin Fyrskib Anduvning. Minefelt.
263. England. Themsen Munding. Oplysning om Minefelt. Vrag.
264. England. Themsen Munding. Farligt Omraade.
265. England. Themsen Munding. Sunk. Shipwash. Farlige Omraader. Advarsel.
266. England SE.-Kyst. Ramsgate Anduvning. Forbudt Omraade.
267. England. Themsen og Medway. Oplysning om Undersøgelsestjenesten.
268. England. Harwich og Anduvning. Øvelsesskydning.
269. England E.-Kyst. Farlige Omraader. Advarsel.
270. England. Great Yarmouth Red. Oplysning om Ankerpladser.
271. England. Inner Dowsing Fyrskib. Minefare. Advarsel.
272. England. Humber Fyrskib ESE. og ENE. Skibsfartshindringer.
273. England. Tyne—Hartlepool. Farligt Omraade. Advarsel.
274. England E.-Kyst. Tyne Anduvning. Minefelt.
275. Skotland. Firth of Forth. Bass Rock. Undervandshindringer udlagt.
276. Skotland. Firth of Forth. Trafikbestemmelser.
277. Skotland. Firth of Forth. Trafikbestemmelser.
278. Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.
279. Skotland. Firth of Forth. Inchkeith N. Spærret Omraade. Gennemsejlingsaabning etableret. Advarsel.

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

280. Frankrig. Le Havre Anduvning. Skibsfartshindringer.
281. Frankrig. Le Havre Anduvning. Sejladsforskrift.
282. Frankrig. Cherbourg. Adgangsbestemmelser.
283. Kanalen. Vergoyer SW. Farligt Omraade. Advarsel.
284. England S.-Kyst. Burrow Head. Farligt Omraade. Advarsel.
285. England S.-Kyst. Spithead. Skibsfartshindringer. Advarsel.
286. England S.-Kyst. Southampton Water. Forholdsregler under Luftangreb.
287. England S.-Kyst. Needles Channel lukket for Trafik.
288. England S.-Kyst. Weymouth Anduvning. Farligt Omraade.
289. England S.-Kyst. Plymouth Sound. Trafikforbud.
290. England S.-Kyst. Plymouth Sound. Forbudt Ankerplads.
291. England S.-Kyst. Plymouth Anduvning. Forbudt Omraade.
292. England S.-Kyst. Plymouth Sound. Skibsfartshindringer. Advarsel.
293. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Scarweather Fyrskib S. Farligt Omraade.
294. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Milford Haven. Forbudt Omraade.
295. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Milford Haven. Skibsfartshindringer. Advarsel.
296. England W.-Kyst. Liverpool. Forholdsregler under Luftangreb.
297. Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Skibsfartshindring. Advarsel.
298. Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Forbudt Ankringsomraade. Sejladsforskrift. Advarsel.

- 299. Orkney Øerne. Scapa Flow. Sejlløb lukket for Trafik.
- 300. Orkney Øerne. Kirkwall Anduvning. Oplysning om Lodstjeneste.
- 301. Orkney Øerne. Skibsfartshindringer. Advarsel.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 302. Frankrig. Brest. Grænser for forbudt Ankerplads forandret.
- 303. Frankrig. Loire Munding. Farligt Omraade.
- 304. Frankrig. Pertuis d'Antioche. Undersøgelsestjeneste.
- 305. Frankrig. Gironde Munding. Passe Sud lukket for Skibsfarten.
- 306. Afrika W.-Kyst. Sierra Leone Anduvning. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
- 307. Afrika W.-Kyst. Lagos Havn. Spærring udlagt. Sejladsforskrift.
- 308. Afrika W.-Kyst. Lagos Havn. Skibsfartsforskrift.
- 309. Azorerne. Fayal. Horta Bugt. Forbudt Ankerplads.
- 310. Newfoundland. St. John's Harbour. Spærring. Signaler.
- 311. St. Pierre et Miquelon. Fyr slukket. Sejladsforskrift.
- 312. Canada. Oplysning om Adgangsbestemmelser.
- 313. Canada. Oplysning om Fyr, Taagesignaler m. m. Advarsel.
- 391 A. Nova Scotia. Halifax Havn. Undersøgelsestjeneste.

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

- 314. Argentina. Oplysning om Bunkerkul.
- 315. Chile. Cirkulære vedrørende Overholdelsen af Neutralitetsbestemmelserne.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 316. Frankrig. Middelhavet. Adgang til territoriale Farvande forbudt.
- 317. Frankrig og Kolonier. Adgangsbestemmelser.
- 318. Frankrig. Kontrolsteder for Skibe.
- 319. Frankrig. Marseille. Miner udlagt. Sejladsforskrift.
- 320. Frankrig. Hyères Red. Forbudt Omraade.
- 321. Italien. Lodstvang.
- 322. Italien og Kolonier. Forbudte Havne.
- 323. Italien. Genua. Sejladsforskrift.
- 324. Italien W.-Kyst. Neapel. Forbudt Omraade.
- 325. Sicilien S.-Kyst. Gela (San Giovanni di Terranova). Sejladsforskrift.
- 326. Sicilien W.-Kyst. Trapani Anduvning. Sejladsforskrift.
- 327. Sicilien. Port Augusta. Sejladsforskrifter.
- 328. Pantellaria. Sejladsforskrifter.
- 329. Malta. Forbudt Ankringsomraade.
- 330. Malta. Valetta. Skibsfartshindringer. Advarsel.
- 331. Italien. Adriaterhavet. Istrien W.-Kyst. Muggia Bugt. Sejladsforskrift.
- 332. Jugoslavien. Boka Kotorska. Forbudt Ankringsomraade.
- 333. Albanien. Valona Bugt. Sejladsforskrift.
- 334. Grækenland. Forbudte og overvaagede Omraader.
- 335. Grækenland. Patras Bugt. Advarsel.
- 336. Tyrkiet. Marmarahavet og Sorte Hav. Bosporus. Dardanellerne. Sejladsforskrift.
- 337. Sorte Hav. Circassien. Pitsunda Point NE. Undervandshindring.
- 338. Syrien. Beirut. Fyr slukket. Sejladsforskrift. Oplysning om Lods.
- 339. Palæstina. Haifa. Undersøgelsestjeneste iværksat. Sejladsforskrifter.

- 340. Ægypten. Fyr midlertidig slukket.
- 341. Ægypten. Alexandria. Forbudt Omraade. Sejladsforskrift.
- 342. Ægypten. Alexandria. Sejladsforskrift.
- 343. Tunis. Tunis Bugt. Forbudt Omraade. Oplysning om Lods.
- 344. Marokko. Middelhavet. Adgang til territoriale Farvande forbudt.

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

- 345. Ægypten. Port Said og Suez. Undersøgelsestjeneste. Sejladsforskrifter.
- 346. Røde Hav. Suez Kanal. Kad-el-Marakeb Bølgebryder. Spærring udlagt.
- 347. Røde Hav. Port Sudan. Undersøgelsestjeneste. Regler for Sejlads.
- 348. Afrika E.-Kyst. Fransk Somaliland. Djibouti. Fyr slukket. Sejladsforskrift.
- 349. Bugten ved Aden. Aden Harbour. Skibsfartshindringer. Advarsel.
- 350. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Undersøgelsestjeneste iværksat.
- 351. Madagascar. Havne lukket om Natten.
- 352. Reunion. Skibsfartsforskrift.
- 353. Ceylon E.-Kyst. Trincomali Harbour. Vagtskib og Lystønder udlagt. Sejlanvisning.
- 354. Malacca Stræde. Penang. Undersøgelsestjeneste m. m.

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

- 355. Singapore Stræde. Singapore. Minespærringer udlagt.
- 356. Singapore Stræde. Singapore Anduvning. Oplysning om Fyr. Advarsel.
- 357. Singapore Stræde. Trafikbestemmelser.
- 358. Singapore Stræde. Singapore. Keppel Harbour. Skibsfartshindringer. Advarsel.
- 359. Singapore Stræde. Singapore. Undersøgelsestjeneste iværksat. Regler for Sejlads.
- 360. Singapore Stræde. W.-lige Indløb til Johorestrædet. Minespærringer udlagt.
- 361. Singapore Stræde. Johore Stræde. Fyrbelysning og Afmærkning midlertidig forandret.
- 362. Sunda Øerne. Sejladsforskrifter. Undersøgelsestjeneste iværksat.
- 363. Fransk Indo-Kina. Farlige og forbudte Omraader. Sejladsforskrifter.
- 364. Fransk Indo-Kina. Oplysning om Fyr.
- 365. Kina. Oplysning om Minespærringer.
- 366. Kina. Hongkong Anduvning. Oplysning om lukkede Løb.
- 367. Kina. Hongkong Anduvning. Oplysning om forbudte Ankringsomraader.
- 368. Kina. Hongkong Anduvning. Miner udlagt.
- 369. Kina. Hongkong Anduvning E. Spærring udlagt. Oplysning om Bevogtningsfartøjer.
- 370. Kina. Hongkong Anduvning. Skibsfartsforskrift. Advarsel.
- 371. Kina. Hongkong. Minefeller. Skibsfartsforskrift.
- 372. Kina. Wenchow Floden. Indløb blokeret.
- 373. Kina. Yung Floden. Skibsfartshindringer udlagt.
- 374. Kina E.-Kyst. Kiachow Bugt. Tsingtao. Forbudte Ankerpladser.
- 375. Australien. Befæstede Havne. Sejladsforskrifter.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 376. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Skibes Nationalitetsmærker.
- 377. Danmark. Bekendtgørelse angaaende danske Undersaatters Forhold overfor krigsførende Magters Regeringsskibe.
- 378. Danmark. Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.

379. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Skibe.
380. Danmark. Bekendtgørelse om ekstraordinært Radiomateriel i Skibe.
381. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Indskrænkning i Benyttelsen af Radio-stationer i Skibe og Luftfartøjer.
382. Danmark. Fælles Radio-Kaldesignal for danske Skibe.
383. Danmark. Udsendelse af Radiotelegrammer til danske Skibe.
384. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sikkerhedsforanstaltninger i Skibe.
385. England. Særlige midlertidige Bestemmelser om Skibes Lanterneføring.
386. England. Opfordring til at anløbe Kontrolhavne.
387. England. Oplysning om Kontrol med Skibe. Indskærping af Forholdsregler.
388. England. Oplysningshavne.
389. Britiske Havne. Minestrygningsoperationer.
390. Britisk Territorialfarvand. Afbenyttelse af Blus forbudt.
391. Sverige. Oplysning om Udsendelse af meteorologiske Meldinger.

Danmark.

194. 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 for hverandre.

3. Det samme Varsels-Signal vises af Vagtskibe, som eventuelt tillige vil føre Lodskendingsflag.

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° (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. $55^{\circ} 31',7$ 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. Vagt- og Lodsskibe vil efter Omstændighederne give nærmere Meddelelse om, hvorvidt særlig Undersøgelsestjeneste er etableret, om Dele af *dansk territorielt Farvand* er spærrede, og om der er truffet særlige Bestemmelser for Besejlingen af bestemte *danske Farvande*.

9. Udgaaende Skibe vil eventuelt kunne faa de fornødne Oplysninger, inden *dansk* Havn forlades.

195. Sundet. København. Miner udlagt. Sejladsregler. Oplysning om Lods m. m.

1. Der er udlagt Miner i Adgangen til *Kongedybet*, *Hollanderdybet* og *Drogden*.

2. Al Sejlads uden Lods paa *Københavns Red* Syd for Breddeparallellen $55^{\circ} 45'$ 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. $55^{\circ} 45',1$ N. og $12^{\circ} 41',5$ 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. $\frac{1}{2}$ 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.

3. Udgifterne ved Tvangslodsning i Anledning af Neutralitetsforanstaltningerne paa *Københavns Red* vil 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.

4. Skibe, der befinder sig i *dansk territorialt Farvand*, skal saavel om Dagen som om Natten have deres Nationsflag hejst.

5. 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.

6. Skibe, der søger at unddrage sig disse Bestemmelser, vil blive stoppede og eventuelt anholdte af de i Farvandet stationerede *danske Orlogs- og Vagtfartøjer*.

7. 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.

8. Afmærkning.

A. I. I *Sundet Nord* for *København* er udlagt:

1. Et Vagt- og Lodsdepotskib paa c. $55^{\circ} 44',_8$ N. $12^{\circ} 41',_4$ 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. En rødmalet Lystønde paa c. $55^{\circ} 44',_0$ N. $12^{\circ} 46',_0$ E., c. 500 m indenfor Redens Grænse mod NE. med følgende Karakter: Hvidt Et-Blink.
3. En hvidmalet Lystønde paa c. $55^{\circ} 45',_0$ N. $12^{\circ} 37',_1$ E. med følgende Karakter: Rødt Et-Blink hver 3^s, Blink $\frac{1}{2}$ ^s, Mørke $2\frac{1}{2}$ ^s.

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, *Maglebyhille 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.
6. En sort Stage er udlagt 50 m E. for den i (5) nævnte nye Plads for Sømærket *Kirkesten*.

(Afmærkningen er indlagt i de *danske* Søkort Nr. 133, 132 og 130.)

B. Følgende Lettelser gives i de i Pkt. 2 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 (Aflandshage)*, mod Øst af Meridianen $12^{\circ} 45' E.$ og mod Vest af Meridianen gennem *Trekroner Fyr*.
Sejladserne 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 *Lynneløbet* 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 *Maglebyhille Hage*, *Rasmus Møller*, *Dragør Havneindløb* og *Kirkesten*, gennem Sømærkerne *Søndre Rose* (rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste) og *Dragør Tonde* (rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost) og herfra retv. Syd.
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*.

196. 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 $55^{\circ} 45' N.$, mod Syd af Breddeparallellen $55^{\circ} 40' N.$, mod Øst af Meridianen $12^{\circ} 45' E.$ 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 $12^{\circ} 45' E.$, 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.

~~197.~~

197. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Minespærringsforanstaltninger. Forbudt Omraade. Advarsel.

1) Fra den 5. Januar 1940 Kl. 1200 er al Sejladserne uden forudgaaende Sejlansvisning paa Grund af Minespærringsforanstaltninger forbudt i *Grønsund* indenfor et Omraade, der begrænses mod Nord af Breddeparallellen gennem *Borgsted Fyr* ($54^{\circ} 54' 09'' N.$ $12^{\circ} 06'$

43" E.), mod Øst af Meridianen gennem *Borgsted* Fyr, mod Syd af Farvandets 1 m-Kurve og mod Vest af Meridianen gennem *Barholms* østligste Pynt.

2) Øst og Vest for det spærrede Omraade vil der være stationeret Vagtskibe, der fører et Varselssignal bestaaende af om Dagen 3 røde Kugler — om Natten 3 røde Lys — vist lodret over hverandre.

3) Alle Skibe og Fartøjer, der ønsker at passere det spærrede Omraade, skal i god Tid forinden stoppe og afvente Vagtskibenes Sejlanvisning.

4) Skibe og Fartøjer, der søger at unddrage sig disse Bestemmelser, eller som ikke følger de givne Sejlanvisninger, udsætter sig for den alvorligste Fare samt for Anholdelse af de i Farvandet stationerede *danske* Orlogs- og Vagtfartøjer.

198. Store Bælt S.-lige Del. Minespæringer udlagt. Forbudt Sejlomraade. Advarsel.

1. Der er udlagt Miner paa *dansk* Søterritorium i S.-lige Del af *Store-Bælt*.

2. *Al* Sejladis paa *dansk* Søterritorium mellem Breddeparallelernerne $54^{\circ} 50',_5$ 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 er etableret et 400 m bredt Gennemsejlsløb, der N. fra er afmærket, som følger:

W. - S i d e n :

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 $54^{\circ} 50'$ ($32''_{,5}$) N. $10^{\circ} 52'$ ($07''_{,8}$) E.

b. En rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste i 20 m Vand paa $54^{\circ} 49'$ ($47''_{,8}$) 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-Formærkelser, 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. - S i d e n :

a. En hvidmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver $7,5^s$, Blink $2,5^s$, Mørke $5,0^s$, i $15,9$ m Vand paa $54^{\circ} 50'$ ($31''_{,8}$) N. $10^{\circ} 52'$ ($30''_{,7}$) E.

b. En hvid Stumptønde 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 Stumptønde med 2 nedadvendte Koste i $19,6$ m Vand paa $54^{\circ} 49'$ ($03''_{,3}$) N. $10^{\circ} 52'$ ($21''_{,1}$) E.

d. En hvid Stumptønde med 3 nedadvendte Koste i $18,0$ m Vand paa $54^{\circ} 48'$ ($15''_{,0}$) 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 $54^{\circ} 47'$ ($32''_{,9}$) 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.

Paa givne Foranledning indskærpes det Skibe — ogsaa af Risikohensyn i egen Interesse — forinden Passage af Gennemsejlsløbet i det *danske* Spærreomraade i *Store-Bælt*s sydlige Del altid at stoppe og indhente Sejlanvisning ved de Nord og Syd for Spæringerne 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 Spæringerne afgive Signal for Lods.

Paa given Foranledning indskærpes Bestemmelserne i Pkt. 2, hvorefter al Sejlads uden for det afmærkede Gennemsejlingsløb er forbudt.

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 Orlogskibe eller af Lodskutterne.

(Minespærringen er indlagt i de danske Kort Nr. 140, 142 og 185.)

199. Lille-Bælt S.-lige Del. Minespærringer udlagt. Forbudt Sejlomraade. Advarsel.

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 Pol* 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 *Ærø*. 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. - S i d e n :

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 $54^{\circ} 57' (01'',_6)$ 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 $54^{\circ} 55' (42'',_6)$ 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. $10^{\circ} 08' (50'',_0)$ 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. - S i d e n :

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 Stumptønde med 1 nedadvendt Kost i $32,5$ m Vand paa $54^{\circ} 56' (26'',_8)$ N. $10^{\circ} 08' (11'',_0)$ E.

c. En hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste i $32,5$ m Vand paa $54^{\circ} 55' (45'',_9)$ N. $10^{\circ} 08' (40'',_0)$ E.

d. En hvid Stumptønde med 3 nedadvendte Koste i $32,5$ m Vand paa $54^{\circ} 55' (09'',_0)$ 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 $54^{\circ} 54',_0$ N. $10^{\circ} 09',_8$ E., paa hvilke Pladser enten Lodshjælp eller Sejlanvisning afventes. For Lodshjælp ydes ingen Betaling.

tilføjes.

Paa given Foranledning indskærpes det Skibe — ogsaa af Risikohensyn i egen Interesse — forinden Passage af Gennemsejlingsløbet i det danske Spærreomraade i *Lille-Bælt*s sydlige Del altid at stoppe og indhente Sejlanvisning ved de Nord og Syd for Spærringerne stationerede danske Vagtskibe, der fører et Varselsignal 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.

Paa given Foranledning indskærpes Bestemmelserne i Pkt. 2, hvorefter al Sejlads uden for det afmærkede Gennemsejlingsløb er forbudt.

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.

(Minespærringen er indlagt i de danske Kort Nr. 150, 152 og 185.)

200. Lille-Bælt. Als Sund. Sønderborg Havn. Spærringsforanstaltninger.

Fra den 5. Januar 1940 er der ved den S.-lige Indsejling til *Sønderborg Havn* etableret en Net- og Kædespærring.

Spærringen udgaar fra et Punkt lidt S. for *Sønderborg Slot* i W.-lig Retning til den modsatte Kyst.

Spærringen vil normalt kunne passeres af saavel N.- som S.-gaaende Skibe med indtil 6 m Dybgaaende.

I det S.-lige Indløb til *Sønderborg Havn* er en 40 m bred Gennemsejlingsaabning med normalt 6 m Dybde afmærket, som følger:

W.-Siden: En hvid Bøje.

E.-Siden: En rød Bøje.

Om Natten belyses Bøjerne med henholdsvis rødt og grønt Lys.

Hvis Forholdene medfører Lukning, vil al Sejlads til *Sønderborg Havn* S. fra samt Gennemsejling af Spærringen N. fra være forbudt om Natten, medens Spærringen om Dagen (fra Solopgang til Solnedgang) vil kunne passeres, hvis Omstændighederne iøvrigt tillader det.

Signaler for at Passage af Spærringen er forbudt:

om Dagen: 1 sort Kugle hejst paa en Arm paa *Sønderborg Forfyrers Pæl*.

om Natten: 1 rød og 1 grøn Lanterne vist vandret for hinanden fra en Arm paa *Forfyrrets Pæl*, den røde Lanterne W.-ligst.

Samtidig er den røde Fyrlinie slukket.

Naar de nævnte Signaler ikke vises, kan Spærringen uhindret passeres af Skibe med indtil 6 m Dybgaaende.

Signaler for Skibe, som om Dagen ønsker Passage af Spærringen:

En rund Genstand (f. Eks. en Kugle, en Pøs eller lignende)

hejst paa et iøjnefaldende Sted.

Ønskes der Gennemsejling af saavel Broen som Spærringen, skal Skibe vise Signal saavel for Aabning af Broen som af Spærringen, og for N. fra kommende Skibe giver Broen først Passagesignal, naar Spærringen er aabnet.

Ved Anløb af *Sønderborg Havn* mellem Broen og Spærringen giver Skibe kun Signal enten for Broens eller for Spærringens Aabning.

I Havnen beliggende Skibe, der ønsker at faa Spærringen aabnet, henvender sig herom til Havnemesteren. Lokale Fiskerfartøjer samt andre Smaafartøjer kan kun forvente Spærringens Aabning, naar Passage kan ske gruppevis og efter nærmere Aftale med Havnemesteren.

201. 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 1939 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 $54^{\circ} 50',_5$ N. og $54^{\circ} 47',_5$ 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-Pæl Fyr* til Pladsen $54^{\circ} 54',_5$ N. $10^{\circ} 09',_5$ E. og derfra af Breddeparallelenn $54^{\circ} 54',_5$ N. til Kysten af *Ærø*.

§ 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 Betyggelse 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.

I. Østersøen.

202. Østersøen. Undervandshindringer. Advarsel.

(Rügen Radio.)

Udenfor dansk Søterritorium maa der paaregnes udlagt Undervandshindringer, som er farlige for Sejladsen og udelukker Fiskeri i et 2 Sm bredt Bælte, der strækker sig fra den danske Sø-Territorialgrænse ud paa internationalt Søomraade mellem Meridianerne $10^{\circ} 05' E.$ og $12^{\circ} 05' E.$

203. Østersøen. Lille-Bælt S.-lige Indgang. Minespærring udlagt. 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. $54^{\circ} 51',_0 N.$ $10^{\circ} 14',_3 E.$ c. $54^{\circ} 46',_9 N.$ $10^{\circ} 04',_0 E.$
 b. $54^{\circ} 50',_1 N.$ $10^{\circ} 16',_1 E.$ d. $54^{\circ} 48',_7 N.$ $10^{\circ} 04',_1 E.$

Gennemfart fra Lille-Bælt er kun mulig ved at holde N. og W. om Bredegrund. (Minespærringen er indlagt i de danske Kort Nr. 152, 150 og 185.) \ddagger

204. Østersøen. Store-Bælt S.-lige Indgang. Minespærring udlagt. Advarsel.

(Rügen Radio.)

1. I den S.-lige Indgang til Store-Bælt, er etableret et Spærreomraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a. $54^{\circ} 45',_0 N.$ $10^{\circ} 49',_8 E.$ c. $54^{\circ} 42',_3 N.$ $10^{\circ} 59',_9 E.$
 b. $54^{\circ} 42',_9 N.$ $10^{\circ} 48',_6 E.$ d. $54^{\circ} 44',_8 N.$ $10^{\circ} 53',_9 E.$

Omraadet kan overhovedet ikke befares uden alvorlig Fare.

2. a) En sortmalet Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12^s , er udlagt paa $54^{\circ} 43' (06'') N.$ $10^{\circ} 48' (16'') E.$, 3 Sm 105° fra Keldsnor Fyr.

b. En gulmalet Lystønde, der viser hvidt Lys, med En-Formærkelser hver 8^s , er udlagt paa c. $54^{\circ} 45',_0 N.$ $10^{\circ} 49',_8 E.$

3. Gennemfart fra Store-Bælt er kun mulig ved fra en Strækning mellem $1,5$ og 2 Sm retv. E. for Keldsnor paa Kurs retv. S. at udsejle en Distance paa 5 Sm, hvorefter Sejladsen kan foregaa frit.

4. Et Lodsskib ligger paa c. $54^{\circ} 39',_5 N.$ $10^{\circ} 46',_5 E.$

(Minespærringen er indlagt i de danske Kort Nr. 142, 140 og 185.)

205. Østersøen. Gedser Rev—Dars. Minespærring udlagt. Oplysning om Lods-tjeneste. Advarsel.

1. 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.

Lodser for Skibe, der kommer W. fra befinder sig paa Pladsen $54^{\circ} 23',_3 N.$ $12^{\circ} 18',_6 E.$ og for Skibe, der kommer E. fra paa Pladsen $54^{\circ} 29' N.$ $12^{\circ} 23',_2 E.$

2. En hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s , er udlagt paa c. $54^{\circ} 30',_{45} N.$ $11^{\circ} 58',_{30} E.$, c. $3,4$ Sm S. for Gedser Fyr.

(Minespærringen er indlagt i de danske Kort Nr. 186 og 187.)

206. Østersøen. Sundet S.-lige Indgang. Minespærring udlagt. Advarsel.

(Meddelelse fra det tyske Gesandtskab.)

I. Imellem *Falsterborev* og *Møn* er etableret et Spærreomraade, hvis Endepunkter er følgende:

- | | |
|--|---|
| 1. 55° 19', ₅ N. 13° 00' E. | 5. 55° 15', ₅ N. 12° 46' E. |
| 2. 55° 14' N. 13° 00' E. | 6. 55° 18', ₇ N. 12° 46' E. |
| 3. 55° 04' N. 12° 34' E. | 7. 55° 20', ₀₅ N. 12° 53', ₄ E. |
| 4. 55° 05', ₅ N. 12° 21', ₃ E. | 8. 55° 19', ₇₅ N. 12° 54', ₈ 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 ned Centrum i *Segelsküren*.

II. 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.

Ved Lodsstationen S. for Minespærringen i den S.-lige Indgang til *Sundet* er paa c. 55° 05',₈ N. 12° 49',₃ E. udlagt en hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5^s. Lys 3^s, Mørke 2^s.

Lodsning kan ikke forventes 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.

(Minespærringen er indlagt i de danske Kort Nr. 132, 130, 187 og 188.)

207. Danmark. Østersøen. Fakse Bugt. Hollændergrund. 3,8 m Løb afmærket.

c. 1 Sm W. for *Hollændergrunden* er der omtrent langs Meridianen 12° 19' E. afmærket et 50 m bredt Sejlløb med 3,₈ m Vand ved Middelvandstand.

Løbet, hvis Gennemsejlingskurs N. fra er 182° og S. fra 2°, er afmærket, som følger:

Paa W.-Siden, regnet N. fra:

1. Rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste i 4,₈ m Vand paa 55° 05' 26" N. 12° 18' 56" E.
2. Rød Stage med 1 opadvendt Kost i 3,₉ m Vand paa 55° 05' 16" N. 12° 18' 56" E.
3. Rød Stage med 1 opadvendt Kost i 3,₉ m Vand paa 55° 05' 00" N. 12° 18' 55" E.
4. Rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost i 4,₂ m Vand paa 55° 04' 45" N. 12° 18' 54" E.

Paa E.-Siden, regnet N. fra:

1. Hvid Stage med 1 Halmvisk i 4,₇ m Vand paa 55° 05' 26" N. 12° 18' 58" E.
 2. Hvidmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, i 3,₈ m Vand paa 55° 05' 12" N. 12° 18' 58" E.
 3. Hvid Stage med 1 Halmvisk i 3,₈ m Vand paa 55° 04' 57" N. 12° 18' 58" E.
 4. Hvid Stage med 2 Halmviske i 4,₂ m Vand paa c. 55° 04',₈ N. 12° 19',₀ E.
- (Løbet er indlagt i de danske Kort Nr. 161 og 187.)

208. Danmark. Christiansø. Sejldsforskrift.

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.

209. Sverige S.-Kyst. Falsterborev. Afmærkning af Neutralitetsløb. Advarsel.

1. N. for Minespærringen ved *Falsterborev* er etableret et afmærket 5 m-Løb paa svensk Søterritorium.

2. Opmærksomheden henledes paa, at en Del Sømærker, endnu ligger ude indenfor det tyske Minefelt, hvorfor man indtrængende advares imod at forveksle disse med Afmærkningen af 5 m-Løbet.

3. Det i (1) nævnte 5 m-Løb kan kun benyttes med den største Forsigtighed, da Løbets S.-Grænse ligger meget tæt ved Minefeltets N.-Grænse.

4. Det tilraades, inden man ønsker at benytte 5 m-Løbet, at søge Oplysning om Forholdene hos Lodskaptajnen i *Malmö* eller *Trelleborg*.

(Afmærkningen ved 5 m-Løbet er indlagt i de danske Kort Nr. 132, 130, 187 og 188.)

210. Sverige S.- og E.-Kyst. Afmærkning af Neutralitetsløb.

Langs den svenske S.- og E.-Kyst er etableret afmærkede Neutralitetsløb paa svensk Søterritorium.

(Afmærkningen er indtil Breddeparallellen 58° 41' N. indlagt i de danske Søkort Nr. 188, 180, 181 og 182.)

211. Sverige S.- og E.-Kyst. Midlertidige Lodsfarvand in. m.

(U. f. s. Nr. 58/3364 og Nr. 58/3366. Stockholm 1939.)

For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er indtil videre oprettet følgende midlertidige Lodsfarvand:

L o d s p l a d s:

<i>Landskrona</i>	}	Fra Søen ved <i>Trelleborg</i> til Søen ved <i>Simrishamn</i> .
<i>Limhamn</i>		
<i>Trelleborg</i>	}	Fra Søen ved <i>Simrishamn</i> til <i>Hanösund</i> eller omvendt.
<i>Simrishamn</i>		
—		Fra Søen ved <i>Simrishamn</i> til Søen ved <i>Trelleborg</i> .
<i>Åhus</i>	}	Fra <i>Hanösund</i> til Søen ved <i>Simrishamn</i> .
<i>Sölvesborg</i>		
<i>Karlshamn</i>	}	Fra <i>Hanösund</i> til Søen ved <i>Aspö</i> .
<i>Aspö</i>		
—		Fra <i>Hanösund</i> til Søen ved <i>Grimskär</i> .
<i>Kalmar</i>		Fra Søen ved <i>Aspö</i> til <i>Hanösund</i> .
—		Fra Søen ved <i>Grimskär</i> til <i>Hanösund</i> eller omvendt.
<i>Oskarshamn</i>		Fra Søen ved <i>Grimskär</i> til Søen ved <i>Aspö</i> .
<i>Häradsjär</i>		Fra <i>Blå Jungfrun</i> til Søen ved <i>Häradsjär</i> eller omvendt.
—		Fra Søen ved <i>Häradsjär</i> til <i>Blå Jungfrun</i> eller omvendt.
		Fra Søen ved <i>Häradsjär</i> til Søen ved <i>Landsort</i> .

212. 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 de i § 11—§ 15 nævnte Omraader, 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 Radiosigna- lering er udstedt i anden Sammenhæng.

2. Prajning fra Fartøj, Befæstning eller lign. i Land sker ved Afgivelse af inter- nationalt 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 Lyssigna- lering. Om fornødent anvendes to eller flere af disse Prajningsmetoder samtidig.

3. *Praejning fra Flyvemaskine* sker, ved Afgivelse af internationalt Radiosignal EHNEK paa international Frekvens 500 kc/s (600 m), ved Afgivelse af internationalt Signal WZ med Signallanterne eller ved skriftlig Praejordre, affattet paa *svensk, engelsk og tysk*, som i Rapporthylstre nedkastes til Fartøjet. Om fornødent efterfølges Praejersignalet (-ordren) af Varselsskud (skarpe Maskingeværskud) eller Praejebomber, som nedkastes ved Siden af det praejede Fartøj. Om fornødent anvendes en eller flere af disse Metoder samtidig. Efter at Praejersignalet (-ordren) er afgivet og adlydt, meddeles yderligere Ordre til Fartøjet enten pr. Radio paa internationalt Frekvens 500 kc/s (600 m) eller med Rapporthylster. Saadan Ordre affattes i første Tilfælde ved Hjælp af Signaler fra den internationale Signalbog og i det sidste Tilfælde paa *svensk, engelsk og tysk*.

§ 5.

Skibsførere er pligtig at lade deres Fartøj underkaste Visitering af behørig civil eller militær Myndighed.

Ved 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 følge 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 Breddeparallellen gennem *Simpnäs*klubb's Fyr og Linien *Landsorts* Fyr — Fastlandets søndre Odde ved *Källvik* (øst *Tvären*).

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Stockholm*.

§ 12.

1. *Karlskrona* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand er forbudt Omraade, der strækker sig mellem Meridianen gennem *Torhanns Udde* og Meridianen $15^{\circ} 09' E$.

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Karlskrona*.

§ 13.

1. *Göteborg* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand udgør et forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallellen gennem *Bükskärs Banke* og Breddeparallellen gennem *Tistlarnes Fyr*.

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Göteborg*.

§ 14.

1. *Svensk* Kystfarvand ved *Ångermanelvans* Munding udgør et forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallellen gennem *Högbondens Fyr* og Breddeparallellen gennem *Härnös Sydodde*.

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Härnösand*.

§ 15.

1. *Svensk* Kystfarvand ved *Gotlands* nordøstlige Del udgør forbudt Omraade, som strækker sig fra Meridianen gennem *Hallshuks Fyr* rundt *Färö* til Breddeparallellen gennem *Magö* (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 Chefer for Marinen.

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

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

1. Det 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 Dybgaande af 6 m.

3. Passagen gennem det minerede Farvand sker paa egen Risiko.

Färösund: c. $57^{\circ} 52',5 N$. $19^{\circ} 04',0 E$.

214. 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 $60^{\circ} 21' N$.

I Syd $60^{\circ} 15' N$.

I Vest $18^{\circ} 52' E$.

samt i Øst af de rette Linier, som forbinder Punkterne $60^{\circ} 21' N$. $19^{\circ} 08',9 E$., Midtpunkt af Klippen *Märket* samt $60^{\circ} 15' N$. $19^{\circ} 06',8 E$..

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 Dybgaande 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 $60^{\circ} 25' N$. $19^{\circ} 00' E$., 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. 4/212 1940).

Under-ten Fyr vil blive slukket fra og med Onsdag den 6. December.

215. Sverige. Bottniske Bugt. Öregrund Skærgeard. Minespærring udlægges. Advarsel.

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 4/214 1940 meddeles fra *Sverige*:

For at lette den *svenske* Neutralitetsvagts Virksomhed udlægges Miner indenfor *svensk* Territorialfarvand i *Öregrund Skærgeard* mellem Breddeparallelernerne 60° 08',₀ N. og 60° 31',₀ N. For Sejlads mellem *Öregrund* og *Svartklubben* anordnes Minelodsning.

Søfarende opfordres til paa det nøjeste at efterkomme de Anviſninger angaaende Navigering indenfor *Skærgeardsomraadet*, som meddeles af Lodser eller af Marinens Bevogtningsmandskab.

216. Finland. Minespærringer udlagt. Sejladsforskrifter. Advarsel.

(Meddelelse fra Staben for de finske Søstridskræfter.)

Farvandet omkring *Alandsoerne* W. for Meridianen 21° 20' E. og S. for Breddeparalleløen 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 *Alandsoerne*). 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 højt,
- 2) Det internationale Kendingssignal skal være højt,
- 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 Kendingssignal. 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 Havnene i *Sydfinland*, kan for Fremtiden kun benytte Sejlløbene ved *Harmaja* og *Orregrund*. Lods kan faas ved Lodsstationerne i *Harmaja* og *Orregrund*.

217. Finland. Bestemmelser vedrørende Søarten indenfor finsk Søterritorium.

(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 Døgnet.
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 ankret eller fortøjet.
4. I *Helsingfors, Ekenäs, Abo, Rauma, Kaskö* og *Gamla Karleby* Havne samt *Lappvik* Lasteplads skal Nationsflaget altid være hejst paa udrustede Fartøjer.
5. Bliver et Fartøj prajet 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 Prajningen 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 prajede Fartøjer ankre op. Et prajet Fartøj maa ikke fortsætte Rejsen, før Tilladelse dertil er givet af den prajende Myndighed. Som Prajesignal anvendes Signalet *K* („Stands Farten øjeblikkelig“), som afgives med Signalflag, Blink eller Lydsignal.
6. Orlogsfartøjer, Bevogtningsfartøjer eller Forsvarsvæsenets 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 Signalflaget *H* („Jeg har Lods om Bord“) hejst.
8. Det er i *finsk* Omraade forbudt at fotografere Forsvarsforanstaltninger, at tegne Kortskitser 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.

218. 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° 08' N. 29° 00' E. c. 59° 58',₅ N. 28° 55',₅ E.
- b. 60° 02' N. 29° 00' E. d. 59° 55' N. 29° 00',₈ E.

Lodsstationen for Lodsning forbi det *russiske* Minefelt i *Finske Bugt* er flyttet til c. 60° 09',₀ N. 28° 26',₅ E. Lodsartøjet *Vostok* er opankret paa Pladsen og viser om Natten rødt Et-Blink hver 3. .

Ankommende Skibe bør i god Tid til Adresse: *Leningrads Handelshavn* angive Tiden for Ankomst til Lodsstationen.

Udgaaende Skibe tager Lods fra Havnen.

Udsejling fra *Leningrad* Havn og Sejlads E. for Minespærringerne uden Lods er forbudt.

219. Rusland. Blokade af Finlands Kyst.

(Meddelelse fra Handelsministeriet, den 7. December 1939.)

Gennem Udeurigsministeriet har man fra det *danske* Gesandtskab i Moskva modtaget følgende Telegram angaaende Blokade af den *finske* Kyst:

Udenrigskommisariatet 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° 41' N. 20° 30'

E., følger herfra mod E. Parallellen $60^{\circ} 41' N.$ til Skæringspunkt med Meridianen 21° , gaar herfra S. paa langs E.-lig Grænse af *Alandsoernes* 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.

220. Estland. Finske Bugt. Tallin 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° , derfra $1,15$ Sm i Retningen 33° , 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.

221. 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.

222. 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 *Tallinn* slukkes nedennævnte Fyr: *Suurup* Ledefyr, *Viimsi* Ledefyr, *Tallinn* Ledefyr, *Naissaar*, *Naissaar* Havnefyre, *Keri*, *S. Prangli*, alle Fyr ved *Tallinn* Havn (c. $59^{\circ} 27' N.$ $24^{\circ} 46' E.$) og Havnefyrene ved *Kopli*.

223. 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 $23^{\circ} 51',7 E.$ fra Kysten til Breddeparallellen $59^{\circ} 21' N.$, derfra til Punktet $59^{\circ} 23',5 N.$ $24^{\circ} 02',5 E.$, hvorfra Grænsen er Kystlinien tilbage til Meridianen $23^{\circ} 51',7 E.$

224. 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 Breddeparallellen $56^{\circ} 32',5 N.$ er forbudt for alle Skibe.

225. 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 mølem 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.

- 226. Tyskland. Danzig Bugt. Sejlanvisning.**
(N. f. S. Nr. 49/4586. Berlin 1939.)
Den frigivne Dampskibsroute til *Golenhafen (Gdynia)* og *Danzig* er, som følger:
Fra Punktet $54^{\circ} 52'_{,3}$ N. $18^{\circ} 54'$ E. er Kursen 180° indtil tværs af *Hela Fyrtaarn* (Fredspladsen) i 3 Sm Afstand. Herfra styres mod Punktet $54^{\circ} 33'$ N. $18^{\circ} 40'$ E. og derefter mod Anduvningstønden *Neufahrwasser*.
- 227. Tyskland. Swinemünde. Undervandshindringer. Undervandssignal ude af Virksomhed. Advarsel.**
(Rügen Radio den 1. September 1939.)
Undervandshindringer er udlagt ved Indsejlingen til *Swinemünde*.
Alle Koffardskibe 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-Formørkelser hver 8^s , Lys 5^s , Mørke 3^s .
Swinemünde Undervandssignal er ude af Virksomhed.
- 228. Tyskland. Kielerfjord. Bülk Fyr. Forbudt Ankerplads.**
(N. f. S. Nr. 1/5. Berlin 1940.)
Ankring er forbudt indenfor en Afstand af 3 Sm fra *Bülk Fyr* i Fyrets Sektor mellem Pejlingerne 211° og 250° .
Bülk Fyr: c. $54^{\circ} 27'_{,4}$ N. $10^{\circ} 11'_{,9}$ E.
- 229. 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. $54^{\circ} 30'$ N. $10^{\circ} 15'$ E. og her afvente Lods.
- 230. 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 m³ 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 Lodsen, hvis Kaptajnen eller Skibsføreren ikke uden Indvendinger retter sig efter hans Anvisninger, Føringen af Skibet, særlig ved foreliggende Fare, hvor Fartøjets mangelfulde Flydedygtighed kan føre til en Spærring af Farvandet.
- 231. Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.**
(N. f. S. Nr. 54/5163. Berlin 1939.)
Saa længe Krigstilstanden varer, er det i *tyske* Farvande forbudt at hejse følgende Signaler:
1. Natsignalet for Skibe, der har Vejretten.
2. Dag- og Natsignalet for Skibe med farlig Ladning.
- 232. 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.
FinderSkydning Sted mod 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.

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

233. Sverige. Sundet. Afmærkning af Neutralitetsløb.

Langs den svenske W.-Kyst er etableret et afmærket Neutralitetsløb paa svensk Søterritorium.

(Afmærkningen er indlagt i de danske Kort Nr. 131, 132 og 130.)

234. Sverige. Sundet S.-lige Del. Fyr midlertidig slukket.

(Telefonmeddelelse fra Lods-kaptajnen i Malmö den 14. December 1939.)

Nedennævnte Fyr er for Tiden slukket:

Bredgrund c. 55° 28' N. 12° 49' E. *Skanör* c. 55° 25' N. 12° 50' E. *Falsterbo* c. 55° 23' N. 12° 49' E.

235. Sverige. Sundet. Kattegat S.-lige Del. Midlertidige Lodsfarvand m. m.

(U. f. s. Nr. 58/3377. Stockholm 1939.)

For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er indtil videre oprettet følgende midlertidige Lodsfarvand:

L o d s p l a d s:

<i>Öresunds norra:</i>	Fra <i>Hälsingborg</i> Red til <i>Torekov</i> eller omvendt.
—	— <i>Hälsingborg</i> Red til Søen ved <i>Halmstad</i> .
<i>Hälsingborg:</i>	— <i>Hälsingborg</i> Red til Søen ved <i>Halmstad</i> .
—	— <i>Hälsingborg</i> Red til <i>Torekov</i> eller omvendt.
—	— <i>Hälsingborg</i> Red til <i>Malmö</i> Red.
<i>Halmstad:</i>	— Søen ved <i>Halmstad</i> til <i>Torekov</i> eller omvendt.
—	— Søen ved <i>Halmstad</i> til <i>Hälsingborg</i> Red.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

236. Sverige. Kattegat og Skagerrak. Afmærkning af Neutralitetsløb.

Langs den svenske W.-Kyst er indtil den norske Grænse etableret et afmærket Neutralitetsløb paa svensk Søterritorium.

(Afmærkningen er indlagt i de danske Kort Nr. 101, 102, 100 og 92.)

237. Sverige. Kattegat. Skagerrak. 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:

L o d s p l a d s:

<i>Falkenberg:</i>	Fra 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.

Havstenssund: Fra Rigsgrænsen til Søen ved *Gäven*.
Nordkoster: — Rigsgrænsen til Søen ved *Gäven*.
Strömstad: — Rigsgrænsen til Søen ved *Gäven*.

Følgende midlertidige Lodsudkigsstationer er oprettet:
 for *Falkenbergs* Lodsplads: i *Varberg*.
 - *Uddevalla* Lodsplads: i *Marstrand*.
 - *Väderöarnas* Lodsplads: paa *Smögen*.

238. Norge. Bestemmelser vedrørende Søarten 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 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 Gang.

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 Fiskeskøjter 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 lyste 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 Signalfag, Signallanterne, Lyskaster, Dampfløjte eller Sirene.

Om nødvendigt bliver Signalet ledsaget af et eller flere Prajningsskud (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 Lodsartøj 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.

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 Landradiostation 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 Handelsfartøjers Sikkerhed.

4. Ovennævnte Særbestemmelser gælder for følgende Krigshavne:

a) *Oslofjord* Krigshavn, som omfatter *Oslofjorden* indenfor en Linie:

<i>Tønsberg</i> Tønde	(59° 03', ₅ N. 10° 18', ₈ E.).
<i>Færder</i> Fyr	(59° 01', ₆ N. 10° 31', ₇ E.).
<i>Torbjørn</i> skjær Fyr	(58° 59', ₇ N. 10° 47', ₂ E.).
<i>Vikertangen</i> paa <i>Asmaloy</i>	(59° 01', ₈ N. 10° 57', ₅ E.).
<i>Askholm</i> paa <i>Skjebergkilens</i> E.-Side	(59° 09', ₃ N. 11° 10', ₇ E.).

undtagen:

Drammensfjorden N. for *Breddeparallel*en 59° 37' N. over *Svelvikstrømmen*.

Indre *Oslofjord* N. for *Linien*:

<i>Nærnestangens</i> Nordspids	(59° 45', ₈ N. 10° 31', ₂ E.).
<i>Spro</i> Lanterne	(59° 45', ₇ N. 10° 35', ₃ E.).

Indløbene til *Frederiksstad* og indenfor liggende Farvand N. for *Breddeparallel*en 59° 10',₃ N. fra *Store Marnet* over *Alshus* til Fastlandet paa E.-Siden af *Glommen*.

Tilladelse til Forhaling indenfor dette Omraade gives af *Chefen for 1. Søforsvarsdistrikt, Horten*.

b) *Kristiansand* Krigshavn, som omfatter *Kristiansand* Havn med Farvandet indenfor en Linie:

<i>Frederiksholm</i>	(58° 05', ₇ N. 7° 59', ₃ E.).
<i>Oksøy</i> Fyr	(58° 04', ₂ N. 8° 03', ₅ E.).
<i>Grønningen</i> Fyr	(58° 04', ₈ N. 8° 05', ₆ E.).
<i>Torsøy</i> Fyr	(58° 05', ₉ N. 8° 09', ₀ E.).

Tilladelse til Forhaling indenfor dette Omraade gives af *Chefen for Kristiansands Søforsvarsafsnit, Kristiansand*.

c) *Bergen* Krigshavn, som omfatter *Bergen* Havn og Indløbene til denne indenfor en Linie:

<i>Fonnes</i> (<i>Lygrefjordens</i> Østside)	(60° 48', ₅ N. 4° 57', ₅ E.).
<i>Hellisøy</i> Fyr	(60° 45', ₁ N. 4° 42', ₉ E.).
<i>Tekslen</i> (<i>Korsfjordens</i> Nordside) ..	(60° 09', ₃ N. 5° 00', ₈ E.).
<i>Lysekloster</i> Kirke	(60° 13', ₅ N. 5° 24', ₂ E.).

Tilladelse til Forhaling indenfor dette Omraade gives af *Chefen for 2. Søforsvarsdistrikt, Bergen*.

- d) *Trondheimsfjord* Krigshavn, som omfatter *Trondheimsfjorden* indenfor:
Smellingen (63° 37',₉ N. 9° 30',₁₀ E.).
Grindviktangen (Rishaug)..... (63° 36',₀ N. 9° 32',₄ E.).
 til Linien:
Rødbjerg Lanterne (63° 29',₂ N. 9° 59',₈ E.).
Gjeitnes (63° 26',₆ N. 9° 59',₂ E.).

Tilladelse til Forhaling indenfor dette Omraade gives af *Chefen for Trøndelag Søforsvarsafsnit, Trondheim*.

§ 9. Overtrædelse af de Paabud, som er givet i disse Betæmmelser straffes efter den almindelige borgerlige Straffelov af 22. Maj 1902, § 339, 2 og § 418, 2 samt provisorisk Anordning af i Dag.

§ 10. Disse Bestemmelser træder i Kraft straks.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

239. 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. | |

240. 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 Vest: 33° 00' E. fra *Fiskerhalvøen* til denne Meridians Skæringspunkt med Breddeparallellen 69° 48' N.
 mod Nord: En Linie fra 69° 48' N. 33° 00' E. til 69° 20' N. 34° 50' E.
 mod Øst: En Linie fra 69° 20' N. 34° 50' E. til Fyrtaarnet paa E. lige Spids af Øen *Malyi Olenii*.

241. 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.

242. 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, 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.

243. Nordsøen. Helgoland Bugt. Minefare. Advarsel.

(Britiske Admiralitet.)

Miner er udlagt i et Omraade med følgende Grænser:

Fra (a) 56° 00' N. 5° 00' E. til (b) 56° 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 Breddeparallellen 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).

244. Tyskland. Nordsoen. 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.

245. England og Skotland E.-Kyst. Firth of Moray—Themsens 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 Nordsoen 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 I I 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 I I I 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 *Skottlands* E.-Kyst, skal enten gaa N. om en Linie mellem Punkterne:

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| A. 58° 20' N. 1° 00' E. | B. 58° 20' N. 1° 20' W. |
|-------------------------|-------------------------|

og fortsætte mellem *Raltray Head* og det ovenfor angivne Mineomraade, eller gaa S. om en Linie mellem Punkterne:

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| C. 51° 43' N. 2° 32' E. | D. 51° 36' N. 2° 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.

246. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Afmærkning af Neutralitetsløb.

Langs *Jyllands* W.-Kyst er fra ud for *Lyngvig* Fyr til *Graadyb* etableret et afmærket Sejløb paa dansk Søterritorium.

(Afmærkningen er indlagt i de danske Kort Nr. 93, 94 og 91.)

247. Tyskland. Nordsoen. Marinesignalstationer. Visning af Kendingssignal.

(N. f. S. Nr. 45/4267. Berlin 1939.)

I Nordsoen findes følgende tyske Marinesignalstationer:

<i>Emden.</i>	<i>Schillig.</i>	<i>Brunsbüttel.</i>
<i>Borkum.</i>	<i>Wilhelmshaven III Einf.</i>	<i>Amrum.</i>
<i>Norderney.</i>	<i>Bremerhaven.</i>	<i>Hörnum.</i>
<i>Wangerooge.</i>	<i>Cuxhaven.</i>	<i>Westellenbogen.</i>
<i>Helgoland.</i>	<i>Allenbruch.</i>	<i>List.</i>

Alle Dampskibe, der passerer ovennævnte Signalstationer indenfor Signalafstand, skal sætte deres Kendingssignal.

248. (T). Tyskland. Elben. Lodstvang.

(Det danske Generalkonsulat i Hamburg.)

Der er indført Lodstvang paa *Elben* og *Hamburg* Havn.

249. Holland. Aabne Farvande. Fyr slukket.

(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. *IJmuden*.
 - D. *Zeegat van Texel (Schulpengat)*.
- Der er etableret Undersøgelsestjeneste, og der hersker Lodstvang.
2. De store Kystfyr N. for *Egmond* til *Rottumeroog* inklusive er slukket.
 3. Den *hollandske* Lodstjeneste for *Ems* er suspenderet.

250. 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: Breddeparallel 51° 26' 30" N.
 Mod Øst: Meridianen 3° 31' 00" E.
 Mod Syd: Kysten fra *Zeeuwisch-Vlaanderen* til Punkt a.

N B. Skibsfarten kan foregaa uhindret gennem det forbudte Omraade. Der er Lodstvang.
 - (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 Breddeparallel 51° 38' 44" N. og 51° 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 Breddeparallel 51° 44' N. og 51° 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 *Haaksgronden* 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.

Omraadet 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 Breddeparallellen $53^{\circ} 23' N.$, derfra denne Breddeparallel til *Terschellings Kyst*.
Mod Øst: Meridianen $5^{\circ} 09'$ E. og Breddeparallellen $53^{\circ} 18' N.$

G. Zeegat van Ameland.

Omraadet, der begrænses af: Breddeparallellen $53^{\circ} 25' N.$, Meridianen $5^{\circ} 32' E.$, Kysten af *Terschelling*, Meridianen $5^{\circ} 32' E.$, Breddeparallellen $53^{\circ} 29' N.$ Meridianen $5^{\circ} 37' E.$, Kysten af *Ameland* og Meridianen $5^{\circ} 40' E.$

251. 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 *Schulpenqat* efter radiotelegrafisk Anmodning til *Willemsoord (Nieuwediep)* Marinekyststation.

Der hersker Lodstvang.

252. Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland. Undersøgelsestjeneste.

(B. a. Z. Nr. 231/2974. 's-Gravenhage 1939.)

Alle 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.

253. Holland. Zeegat van Vlissingen. Undersøgelsessignal.

(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.

254. Holland. Zeegat van Vlissingen. Oplysning om Lodstjeneste.

(B. a. Z. Nr. 254/3273. 's-Gravenhage 1939.)

Paa c. $51^{\circ} 44' N.$ $3^{\circ} 24' E.$ i Nærheden af *Middelbank*, er oprettet en Lodspost fra Solopgang til Solnedgang.

255. Belgien. Schelde Munding. Oplysning om Lodstjeneste.

(A. a. N. Nr. 14. Bryssel 1939.)

1. *Wielingen* Farvand: Et Lods fartøj er stadig stationeret i Nærheden af Lys- og Fløjtetønden *Wandelaar* (c. $51^{\circ} 22' N.$ $3^{\circ} 00' E.$). 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 *Zeebrugge*.

2. *Oostgat* Farvand: Et Lods fartøj er stationeret i Nærheden af *Middelbank* (c. $51^{\circ} 44' N.$ $3^{\circ} 26' E.$). 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.

256. Belgien. Undersøgelsetjeneste 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 Statskibe, der viser følgende Signaler:

Om Dagen: 3 rødmaledede 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 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 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* 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 Udførelse af deres Virksomhed.

257. 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 Forandring i Afmærkningen, kan altid anmode *OST* om en Gentagelse af en tidligere udsendt Meddelelse.

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).

258. 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 *Nordsøen* 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 *Nordsøen* 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.

259. Nordsoen. Outer Silver Pit S. Brune Banke SW. Minefelt.

(B. a. Z. Nr. 256/3299. 's-Gravenhage 1939.)

Nedennævnte Minefelter findes, som følger:

- a. Et firkantet Minefelt, der begrænses af Breddeparallelernerne $53^{\circ} 42' N.$ og $53^{\circ} 53' N.$ samt Meridianerne $2^{\circ} 00' E.$ og $2^{\circ} 19' E.$
- b. Et Minefelt mellem Punkterne $52^{\circ} 31' N.$ $3^{\circ} 18' E.$ og $52^{\circ} 27',_5 N.$ $3^{\circ} 12',_5 E.$
- c. Et Minefelt mellem Punkterne $52^{\circ} 19' N.$ $2^{\circ} 55' E.$ og $52^{\circ} 15' N.$ $3^{\circ} 01' E.$

260. England. Regler for Besejling af Strædet ved Dover og Kanalen.

I Forbindelse med de i E. f. S. Nr. 4/261 1940 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 $51^{\circ} 03',_1 N.$ $1^{\circ} 14',_6 E.$
 - b. Et sortmalet Fyrskib *South Folkestone*, der viser hvidt Et-Blink hver 20 Sek. — Taagesignal (fogreed), 1 langt Stød hver Minut, paa Pladsen $51^{\circ} 02',_75 N.$ $1^{\circ} 15',_5 E.$
 - c. En sortmalet Lys- og Klokketønde *Southwest gate*, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sek., paa Pladsen $51^{\circ} 01' N.$ $1^{\circ} 13',_1 E.$
 - d. En sortmalet Lys- og Klokketønde *Northwest gate*, der viser hvidt Et-Blink hver $2\frac{1}{2}$ Sek. paa Pladsen $51^{\circ} 03',_7 N.$ $1^{\circ} 19',_6 E.$
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.

261. England. Regler for Besejling af Dover Strædet.Det *britiske* Admiralitet bekendtgør den 30. December 1939 følgende:A. *Dungeness* c. $50^{\circ} 55' N.$ $0^{\circ} 59' E.$ B. *Boulogne* c. $50^{\circ} 43' N.$ $1^{\circ} 36' E.$ 1. Skibsfarten advares herved om, at al E.-gaaende Trafik gennem *Dover Strædet* bestemt for

- a. *britiske* Havne skal passere c. 3 Sm SE. for *Dungeness*, derfra S. om Lystønden beliggende paa $50^{\circ} 57' 30'' N.$ $1^{\circ} 05' 30'' E.$ og derfra N. om de to Lys- og Klokketønder beliggende henholdsvis paa $51^{\circ} 00' 56'' N.$ $1^{\circ} 13' 12'' E.$ og paa $51^{\circ} 03' 45'' N.$ $1^{\circ} 20' 12'' E.$ og imellem de to Fyrskibe beliggende ud for *Folkestone* henholdsvis paa $51^{\circ} 03' 18'' N.$ $1^{\circ} 15' 00'' E.$ og paa $51^{\circ} 02' 45'' N.$ $1^{\circ} 15' 48'' E.$ og derfra gennem *The Downs*.
- b. Havne i den E-lige Del af *Nordsoen* skal passere c. 3 Sm SE. for *Dungeness*, derfra som ovenfor under Pkt. a beskrevet og gennem *The Downs*, hvorefter de maa holde N. for $51^{\circ} 20' N.$ Brd., indtil de er kommet E. for $2^{\circ} 40' E.$ Lgd.
- c. *franske* Havne maa anduvs *Boulogne* for at modtage Instruktioner.
 2. Skibe, der ønsker at passere *Kanalen* for W.-gaaende fra Havne beliggende E. for $2^{\circ} 40' E.$ Lgd. skal passere NE. om Punktet $51^{\circ} 20' N.$ $2^{\circ} 40' E.$, derfra holde N. for $51^{\circ} 20' N.$ Brd. og derefter gennem *The Downs* N. om de to Lys- og Klokketønder og imellem de to ovenfor under a. nævnte Fyrskibe ud for *Folkestone* og derfra til et Punkt 3 Sm SE. for *Dungeness*.
 3. Skibe paa Rejse fra E.- og S.-Kysthavne i *England* til *franske* Havne imellem *Boulogne* og $2^{\circ} 40' E.$ Lgd. skal fra *The Downs* styre mod en Position 3 Sm SE. for *Dungeness* og derfra til *Boulogne*, idet de passerer S. om *Ridge* (se ovenfor under 1 c) og omvendt.
 4. Skibe beliggende i Havne paa *Frankrigs* N.-kyst vil af de *franske* Myndigheder blive instrueret om, hvorledes de skal styre mod *Boulogne*.
 5. Skibe, der ønsker at ankre, maa gøre dette enten i *The Downs* eller paa *Dungeness East Roads*. Skibe, der ankrer paa *Dungeness East Roads*, maa under ingen Omstændigheder passere NE. for en Linie i Retningen 300° fra Lystønden paa $50^{\circ} 57' 30'' N.$ $1^{\circ} 05' 30'' E.$

Skibe, der tilsidesætter foranstaaende Sejldadsforskrifter, gør dette paa egen Risiko.

Oplysning om Afmærkning ved *The Downs*:

Nedennævnte Lystønder er udlagt:

1. a. En sort- og hvidmalet Lystønde mærket „E“, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s, 2,79 Sm 151° fra *St. Georges Kirke, Ramsgate* (c. 51° 20' N. 1° 25' E.).
- b. En sort- og hvidmalet Lystønde mærket „F“, der viser rødt Et-Blink hver 1^s, 2,26 125° fra den i (1 a) nævnte Kirke.
2. a. En sortmalet Lystønde mærket „W. Calliper“, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s, 4,10 Sm 97° fra Fyret paa *Deal Pier* (c. 51° 13' N. 1° 25' E.).
- b. En sortmalet Lystønde mærket „SW. Goodwin“, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, 3,96 Sm 130° fra det i (2 a) nævnte Fyr).
3. Tønde inddraget. Den sorte Spidstønde „SW. Goodwin“, c. 0,6 Sm NW. for (2 b) er inddraget.

Det britiske Admiralitet bekendtgør den 6. Januar 1940, at følgende nye Sømærker er udlagt:

1. En sort Spidstønde med Ballon 2,25 Sm 94° fra Fyret paa *Deal Pier*.
2. En sortmalet Lystønde mærket „Nr. 10“, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, paa 50° 56' 36" N. 1° 10' 00" E.

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.

262. England E.-Kyst. North Goodwin Fyrskib Anduvning. Minefelt.

(B. a. Z. Nr. 303/3950. 's-Gravenhage 1939.)

Miner er udlagt i et Omraade fra Fyrskibet *North Goodwin* (c. 51° 20' N. 1° 34' E.) til 5 Sm E. for Fyrskibet.

263. England. Themsen Munding. Oplysning om Minefelt. Vrag.

(Scheveningen Radio den 19. November 1939.)

1. I Mundingen af *Themsen* findes et Minefelt, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a. 51° 39' N. 1° 35' E. b. 51° 31' N. 1° 21',1 E., c. 51° 31' N. 1° 35' E.

2. Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket 4 Sm 115° fra *Sunk Fyrskib*, som er beliggende paa c. 51° 51' N. 1° 35' E. Farvandet i Nærheden af Vraget er farligt paa Grund af Miner.

264. England. Themsen Munding. Farligt Omraade.

(B. a. Z. Nr. 273/3527. 's-Gravenhage den 21. November 1939.)

Omraadet mellem følgende Punkter:

a) 51° 23',2 N. 1° 35' E. b) 51° 31' N. 1° 21',1 E. og c) 51° 31' N. 1° 35' E. skal nu betragtes som farligt Omraade.

265. England. Themsen Munding. Sunk. Shipwash. Farlige Omraader. Advarsel.

(A. a. N. Nr. 15/20. Bryssel 1939.)

Nedennævnte Omraader maa betragtes som farlige paa Grund af Miner:

A. Et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a. 51° 53',7 N. 1° 30' E. d. 51° 45' N. 1° 38' E.
b. 51° 51',2 N. 1° 43',2 E. e. 51° 51',2 N. 1° 27',8 E.
c. 51° 45' N. 1° 43',2 E.

B. Et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a. 52° 07',5 N. 1° 40' E. c. 52° 01',5 N. 1° 40' E.
b. 52° 07',5 N. 1° 46' E. d. 52° 01',5 N. 1° 46' E.

266. 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 Sejlads om Natten, og Skibe maa ikke opholde sig i Omraadet efter Mørkets Frembrud:

- a. *North Foreland Fyr* 51° 22' (30") N. 1° 27' (00") E.
- b. *Broadstairs Knoll Buoy* 51° 20' (45") N. 1° 28' (56") E.
- c. 51° 17' (42") N. 1° 27' (18") E.
- d. 51° 16' (00") N. 1° 23' (21") E.

267. 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.

268. 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 eller 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° 56' N. 1° 20' E.

269. England E.-Kyst. Farlige Omraader. Advarsel.

(B. a. Z. Nr. 294/3823. 's-Gravenhage den 15. December 1939.)

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° 47,5 N. 1° 56',3 E.
2. *The Would*. Et cirkelformet Omraade med Radius 1,5 Sm og Centrum i 52° 53',5 N. 1° 35',7 E.
3. *Haisbro* Fyrskib NE. Et cirkelformet Omraade med Radius 1 Sm og Centrum i 53° 00',5 N. 1° 38',5 E.
4. *Outer Dowsing* Fyrskib NNW. Et Omraade begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

a. 53° 34' N. 0° 51',5 E.	c. 53° 40',5 N. 1° 02' E.
b. 53° 34' N. 0° 59' E.	d. 53° 40',5 N. 0° 55' E.

270. England. Great Yarmouth Red. Oplysning om Ankerpladser.

(Telegram fra det danske Gesandtskab i London den 29. December 1939.)

Skibe, der ønsker at ankre paa *Yarmouth Red*, skal ankre i et af nedennævnte Omraader. Ankerlanterner er ikke tilladt om Natten.

Omraade 1 begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a. $52^{\circ} 36' 27''$ N. $1^{\circ} 45' 36''$ E.
- b. $52^{\circ} 35' 15''$ N. $1^{\circ} 45' 36''$ E.
- c. $52^{\circ} 35' 15''$ N. $1^{\circ} 44' 27''$ E.
- d. $52^{\circ} 36' 27''$ N. $1^{\circ} 44' 27''$ E.

Omraade 2 begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a. $52^{\circ} 36' 27''$ N. $1^{\circ} 47' 36''$ E.
- b. $52^{\circ} 35' 15''$ N. $1^{\circ} 47' 36''$ E.
- c. $52^{\circ} 35' 15''$ N. $1^{\circ} 46' 42''$ E.
- d. $52^{\circ} 36' 27''$ N. $1^{\circ} 46' 42''$ E.

271. England. Inner Dowsing Fyrskib. Minefare. Advarsel.

(B. a. Z. Nr. 280/3618. 's-Gravenhage 1939.)

Et cirkelformet Omraade med Centrum i $53^{\circ} 19' 18''$ N. $0^{\circ} 38' 00''$ E. og Radius $1\frac{1}{2}$ Sm maa betragtes som farligt i Forbindelse med Miner.

272. 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. $53^{\circ} 32'_{,5}$ N. $0^{\circ} 27'_{,5}$ E., c. 4 Sm ESE. for Fyrskibet *Humber*.
2. En Skibsfartshindring rapporteres at ligge paa c. $53^{\circ} 34'$ N. $0^{\circ} 22'_{,5}$ E., c. 0,75 Sm ENE. for Fyrskibet *Humber*.

273. 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. $55^{\circ} 00'$ N. $1^{\circ} 10'$ W.
- b. $55^{\circ} 00'$ N. $0^{\circ} 45'$ W.
- c. $54^{\circ} 45'$ N. $0^{\circ} 25'$ W.
- d. $54^{\circ} 45'$ N. $0^{\circ} 55'$ W.

274. England E.-Kyst. Tyne Anduvning. Minefelt.

(B. a. Z. Nr. 295/3839. 's-Gravenhage 1939.)

Miner er udlagt i et Omraade, der begrænses af Breddeparallelernerne $55^{\circ} 00'$ N. og $55^{\circ} 10'$ N., Meridianerne $0^{\circ} 50'$ W. og Kysten.

275. Skotland. Firth of Forth. Bass Rock. Undervandshindringer udlagt.

(N. t. M. Nr. 2671. 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 *A*, $2_{,5}$ Sm 244° fra *Bass Rock* Fyr, 1 Sm i Retningen 0° derfra $2_{,2}$ Sm i Retningen 66° , derfra $1_{,2}$ Sm i Retningen 118° og derfra i Retningen 170° til Kysten.

Bass Rock Fyr: c. $56^{\circ} 05'$ N. $2^{\circ} 38'$ W.

276. Skotland. Firth of Forth. Trafikbestemmelser.

(N. t. M. Nr. 2663. London 1939.)

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.

277. Skotland. Firth of Forth. Trafikbestemmelser.

(N. t. M. Nr. 2721. 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 Anvisninger til Undersøgelsesskibet og Lodskutteren ud for *Elie Ness*.

May Island: c. $56^{\circ} 11'$ N. $2^{\circ} 33'$ W.

278. Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.

(N. t. M. Nr. 2534. London 1939 samt Meddelelse fra det britiske Admiralitet den 8. Januar 1940.)

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° til *Gunnat Ledge Lystønde*, derfra 1,8 Sm i Retningen 81½°, derfra 0,98 Sm i Retningen 129° til *Herwit Fløjtetønde* og derfra i Retningen 180° til Kysten.

W.-Grænsen af ovennævnte Omraade er afmærket, som følger:

a. En sortmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6^s; 2,1 Sm 227½° fra *Inchkeith Fyr*.

b. En sortmalet Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s; 2,5 Sm 213° fra *Inchkeith Fyr*.

Inchkeith Fyr: c. 52° 02' N. 3° 08' W.

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° 59' N. 3° 10' W.

279. Skotland. Firth og Forth. Inchkeith N. Spærret Omraade. Gennemsejlingsaabning etableret. Advarsel.

(Meddelelse fra det britiske Admiralitet den 3. Januar 1940.)

I. I Farvandet mellem *Inchkeith* og N.-Kysten af *Firth of Forth* er udlagt Undervandshindringer. (*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) 1,67 Sm 37° fra *Inchkeith Fyr*.

2. Den N.-lige Gennemsejlingsgrænse gaar fra Punkt A) 1,36 Sm 304° fra *Inchkeith Fyr* til Punkt C) 1,79 Sm 31° fra *Inchkeith Fyr*.

3. Punkterne A, B, C og D er hver afmærket med en Trawler, der er forankret og ligger paa Svaj.

Naar Gennemsejlingsløbet er aabent, afgives fra Trawlerne følgende Signaler:

For indgaaende Trafik:

Om Dagen: Trawlerne paa Pladserne A og C (de N.-lige Trawlere): 1 sort Kugle. Trawlerne paa Pladserne B og D (de S.-lige Trawlere): 2 sorte Kugler.

Om Natten: Trawlerne paa Pladserne A og C: Hvidt, grønt og hvidt Lys anbragt lodret over hinanden. Trawlerne paa Pladserne B og D: Hvidt, rødt og hvidt Lys anbragt lodret over hinanden.

I Taage vil der fra Trawlerne blive afgivet følgende Signal med Sirene:

Fra Trawlerne paa Pladserne A og C: 1 lang og 3 korte Toner;

Fra Trawlerne paa Pladserne B og D: 2 korte og 2 lange Toner.

For udgaaende Trafik:

Om Dagen: Trawlerne paa Pladserne A og C (de N.-lige Trawlere): 2 sorte Kugler. Trawlerne paa Pladserne B og D (de S.-lige Trawlere): 1 sort Kugle.

Om Natten: Trawlerne paa Pladserne A og C: Hvidt, rødt og hvidt Lys anbragt lodret over hinanden. Trawlerne paa Pladserne B og D: Hvidt, grønt og hvidt Lys anbragt lodret over hinanden.

I Taage vil der fra Trawlerne blive afgivet følgende Signal med Sirene:

Fra Trawlerne paa Pladserne A og C: 2 korte og 2 lange Toner.

Fra Trawlerne paa Pladserne B og D: 1 lang og 3 korte Toner.

III. Alle Skibe, skal, saavel for ind- som for udgaaende, passere gennem den i (II) nævnte Gennemsejling.

Naar Gennemsejlingsløbet er lukket, vil Trawlerne ikke føre de i (II) nævnte Natsignaler eller afgive Taagesignaler, men kun føre Ankerlanterne og Agterlanterne.

I Almindelighed vil intet Handelsskib faa Tilladelse til at passere Løbet, naar Havnen er lukket.

Skibe, der om Natten har Tilladelse til at gaa ind i eller ud af Havnen, skal have deres Positionsllys brændende for fuld Styrke under Sejladsen mellem *Rosyth* og 5 Sm E. for *Inchkeith*.

Britiske Regeringsskibe har Forret for andre.

Skibe, der afventer Gennemsejlingsløbets Aabning skal undgaa at hindre Passage af andre Skibe, der er i Færd med at gaa gennem Løbet i modsat Retning.

IV. Skibe, der undlader at benytte Løbet eller handler mod disse Anvisninger, gør det paa eget Ansvar.

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

280. 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.

281. 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.

282. Frankrig. Cherbourg. Adgangsbestemmelser.

(A. a. N. Nr. 35/2285. Paris 1939.)

Der hersker Lodstvang i *Passe Ouest*.

Besejling af de øvrige Løb er forbudt.

c. 49° 40' N. 1° 39' W.

283. Kanalen. Vergoyer SW. Farligt Omraade. Advarsel.

(A. a. N. Nr. 15/21. Bryssel 1939.)

Nedennævnte Omraade er erklæret for farligt:

Et cirkelformet Omraade med Radius 5 Sm og Centrum i 50° 26' N. 1° 05' E.

284. England S.-Kyst. Burrow Head. Farligt Omraade. Advarsel.

(A. a. N. Nr. 15/21. Bryssel 1939.)

Nedennævnte Omraade er erklæret for farligt:

Et cirkelformet Omraade med Radius 0,5 Sm og Centrum i 50° 45' 02" N. 0° 01' E.

285. England S.-Kyst. Spithead. Skibsfartshindringer. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 2193. London 1939.)

De tidligere udlagte 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 For-sidebindet til en hvilkensomhelst *Admiralty Sailing Directions*).

286. 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 Dybgaende 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.

Sænknngen af saadanne Skibe i det dybe Løb maa for enhver Pris undgaa.

(b). Hvis under et Luftangreb et Skib, som navigerer i det dybe Løb, bliver alvorligt beskadiget af Bomber eller anden fjendtlig Aktion, skal der øjeblikkelig gøres alt for at sætte Skibet paa Land klar af det dybe Løb.

Calshot: c. 50° 48' N. 1° 17' W.

287. England S.-Kyst. Needles Channel lukket for Trafik.

(N. t. M. Nr. 2020. London 1939.)

Needles Channel er lukket for Trafik.

c. 50° 40' N. 1° 36' W.

288. England S.-Kyst. Weymouth Anduvning. Farligt Omraade.

(B. a. Z. Nr. 249/3220. 'sGravenhage 1939.)

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',₆ W. og 2° 14',₆ 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.

289. 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.

290. England S.-Kyst. Plymouth Sound. Forbudt Ankerplads.

(N. t. M. Nr. 2362. 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*.

291. 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° 16' N. 4° 10' W. og derfra til *Stoke Point*.

292. England S.-Kyst. Plymouth Sound. Skibsfartshindringer. Advarsel.

(B. a. Z. Nr. 251/3244. 'sGravenhage 1939.)

De tidligere udlagte 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 hvilkensomhelst *Admiralty Sailing Directions*).

293. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Scarweather Fyrskib S. Farligt Omraade.

(B. a. Z. Nr. 235/3048. 'sGravenhage 1939.)

Miner er udlagt i et cirkelformet Omraade med en Radius af 3 Sm og Centrum paa 51° 23' 40" N. 3° 57' 10" W., 3,₆ Sm 191° fra *Scarweather* Fyrskib.

294. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Milford Haven. Forbudt Omraade.

(N. t. M. Nr. 2232. London 1939 samt Meddelelse fra det britiske Gesandtskab den 19. December 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.

52 m 360° 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.

295. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Milford Haven. Skibsfartshindringer. Advarsel.

(B. a. Z. Nr. 251/3245. 's-Gravenhage 1939.)

De tidligere udlagte 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*).

296. 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:

O m D a g e n : 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).

O m N a t t e n : 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, ligesaasart 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.

297. Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Skibsfartshindring. Advarsel.

(B. a. Z. Nr. 251/3246. 's-Gravenhage 1939.)

De tidligere udlagte 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*).

298. Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Forbudt Ankringsomraade. Sejladsforskrift. Advarsel.

(Meddelelse fra det britiske Admiralitet.)

1. Ankring er absolut forbudt i *Firth of Clyde* mellem en Linie trukket i Retning 90° fra *Toward Point* (c. $55^\circ 51',8$ N. $4^\circ 58',7$ W.) og en Linie trukket i Retning 286° fra *Leven Point* (c. $55^\circ 57',0$ N. $4^\circ 51',0$ 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*.

299. Orkney Øerne. Seapa Flow. Sejløb lukket for Trafik.

(N. t. M. Nr. 1898. London 1939 samt Meddelelse fra det britiske Admiralitet den 30. December 1939.)

Nedennævnte Sunde er fyldt med Undervandshindringer og lukket for al Sejlads:

1. *Kirk Sound* $58^\circ 53' (30'')$ N. $2^\circ 53' (15'')$ W.
2. *Skerry Sound* $58^\circ 53' (00'')$ N. $2^\circ 54' (00'')$ W.
3. *East Weddel Sound* $58^\circ 52' (00'')$ N. $2^\circ 55' (00'')$ W.
4. *Water Sound* $58^\circ 50' (30'')$ N. $2^\circ 54' (00'')$ W.
5. *Burra Sound* $58^\circ 54' (30'')$ N. $3^\circ 16' (00'')$ W.
6. *Cantick Sound* $58^\circ 47' (30'')$ N. $3^\circ 07' (00'')$ W.

300. 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 *Hellicar Holm*.

Skibe, som anduvør *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.

301. Orkney Øerne. Skibsfartshindringer. Advarsel.

(B. a. Z. Nr. 251/3246. 's-Gravenhage 1939.)

De tidligere udlagte Skibsfartshindringer er ombyttet med andre Spærringer, hvorom intet nærmere er kendt.

Kontrolstation findes i *Kirkwall*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

302. Frankrig. Brest. Grænser for forbudt Ankerplads forandret.

(N. t. N. Nr. 2615. London 1939.)

Den E.-lige Grænse for forbudt Ankerplads er forandret, som følger: En brudt Linie gennem nedenstaaende Punkter: a) $0,61$ Sm 66° , b) $1,38$ Sm 110° , c) $1,01$ Sm $144\frac{1}{2}^\circ$ fra *Pointe du Portzic* Fyr, der ligger paa c. $48^\circ 22'$ N. $4^\circ 32'$ W.

303. Frankrig. Loire Munding. Farligt Omraade.

(B. a. Z. Nr. 226/2916. 's-Gravenhage 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. $47^\circ 19'$ N. $2^\circ 50'$ W.
Le Four c. $47^\circ 18'$ N. $2^\circ 38'$ W.
La Banche c. $47^\circ 11'$ N. $2^\circ 28'$ W.
Le Pilier c. $47^\circ 03'$ N. $2^\circ 22'$ W.

Det vides ikke, om der findes en Gennemsejlingsaabning for Skibsfarten i dette Omraade.

304. Frankrig. Pertuis d'Antioche. Undersøgelsestjeneste.

(B. a. Z. Nr. 245/3176. 's-Gravenhage 1939.)

Skibe, der ønsker at løbe ind til *Pertuis d'Antioche*, skal anløbe Punkt (a) $46^\circ 04' 35''$ N. $1^\circ 30' 50''$ W. eller Punkt (b) $46^\circ 08' 45''$ N. $1^\circ 34' 40''$ W., hvor de maa afvente Undersøgelsestjenestens Ankomst. Forbindelseslinien mellem *Baleines* Fyrtaarn og *Chastillon* Fyrtaarn maa ikke passeres, før Tilladelse er modtaget fra Undersøgelsesofficeren.

- 305. Frankrig. Gironde Münding. 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.
- 306. 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 Breddeparallel-
lerne 8° 31' N. og 8° 34' N. samt Meridianerne 13° 15' W. og 13° 20' W.
Man advares imod at komme indenfor Omraadets Grænser.
- 307. Afrika W.-Kyst. Lagos Havn. Spærring udlagt. Sejladsforskrift.**
(B. a. Z. Nr. 248/3212. 's-Gravenhage 1939.)
I Indløbet til *Lagos Havn*, fra Hovedet af „*West Training Wall*“ er i E.-lig Ret-
ning 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° 23',₈ N. 3° 24' E.
- 308. 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.
- 309. Azorerne. Fayal. Horta Bugt. Forbudt Ankorplads.**
(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',₇ N. 28° 36',₃ W.
Garça Pt. c. 38° 30',₈ N. 28° 37',₄ W.
- 310. Newfoundland. St. John's Harbour. Spærring. Signaler.**
(B. a. Z. Nr. 4/47. 's-Gravenhage 1940.)
I Snævringen i Indløbet til *St. John's Harbour* mellem *Anchor Point* (c. 47° 33',₉ N.
52° 41',₅ W.) og *Chain Rock* er udlagt en Spærring, der kan aabnes. Paa *Anchor Point* er
rejst en Signalmast, hvorpaa følgende Signaler er hejst, naar Spærringen er lukket:
Om Dagen: En hvid og sort, vandret stribet Ballon.
Om Natten: Rødt, hvidt, rødt Lys lodret for hverandre.
Naar man er 1 Sm fra *Forth Amherst* og Signalet, for at Spærringen er lukket,
ses, eller man paa Grund af Usigtbarhed eller af anden Aarsag ikke kan se Signalet, maa
man give 5 lange Stød i Dampfløjten. Kommende S. fra ses Signalet N. for Pejling 314°
af Signalmasten og kommende N. fra S. for Pejling 288°.
- 311. 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 Virk-
somhed.
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.
- 312. Canada. 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.

313. Canada. Oplysning om Fyr, Taagesignaler m. m. Advarsel.

(N. t. M. Ottawa 21. September 1939.)

Opmærksomheden henledes paa, at Fyr, Taagesignaler og Radiofyr paa *Canadas* Kyster uden forudgaaende Meddelelse kan være ude af Virksomhed.

(Se Tillæg.)

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

314. Argentina. Oplysning om Bunkerkul.

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det kgl. danske Gesandtskab i *Buenos Aires* modtaget Underretning om, at det *argentinske* Marineministerium nu har fastsat, at Handelsskibe, der afgaar fra *Argentina* med fuld Ledning 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.

315. 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 viser Skibets Dokumenter. Saafremt 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 Instrukser 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.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

316. 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 Koffardskibe.

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.

317. 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.

318. Frankrig. Kontrolsteder for Skibe.

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

I en Meddelelse fra den hervørende franske Legation, udsendt af Handelsministeriet under 27. September 1939, 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 saamtidig oprettet nye Kontrolsteder i *Dakar*, *Dunkerque* og *Fort-de-France*.

319. 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.

320. (T). Frankrig. Hyères Red. Forbudt Omraade.

(A. a. N. Nr. 35/2288. Paris 1939.)

Al Sejlads er forbudt indenfor et Omraade med følgende Grænser:

Meridianen gennem *Giens Klokketaarn*.

Breddeparallel 42° 58',₈ 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',₃ N. 6° 21',₈ E.

321. Italien. Lodstvang.

(A. a. N. Nr. 49/1. Genua 1939.)

Ved alle vigtigere italienske Havne hersker Lodstvang.

322. 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 aumode 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>Egudi.</i>	<i>Miseno.</i>	<i>Massaua.</i>
Kysten omkring <i>Lero.</i>	<i>Taranto.</i>	<i>Chisimaio.</i>
<i>La Maddalena.</i>	<i>Brindisi.</i>	<i>Porto Eddu.</i>
<i>Messina.</i>	<i>Crotone.</i>	<i>(Santi Qarantu).</i>
<i>Augusta.</i>	<i>Pola.</i>	<i>Porto Bardia.</i>

323. 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° 24',₀ N. 8° 54',₄ E.

324. 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 Filberto Duca d'Aosta.*
 3. En Linie i Retning 90° fra det grønne Fyr med Formørkelsér.
- 40° 50' (00") N. 14° 16' (40") E.

325. 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.

326. Sicilien W.-Kyst. Trapani Andvning. Sejladsforskrift.

(A. a. N. Nr. 46/8. Genua 1939.)

Al Sejlads er forbudt i Omraadet mellem *Isola Levanzo* og *Scoglio Porcelli*.
Scoglio Porcelli: c. 38° 02',₅ N. 12° 25',₄ E.

327. 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',₆ N. 15° 13',₆ 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.-Pynten 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).

328. 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 Kendings-signal være hejst; udfor 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).

329. 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° 55' 01" N. 14° 30' 28" E., f) 35° 54' 29" N. 14° 31' 49" E., g) 35° 53' 35" N. 14° 32' 49" E., h) 35° 53' 35" N. 14° 33' 04" E. og i) *Ricasoli Point* Fyr.

330. Malta. Valetta. Skibsfartshindringer. Advarsel.

(B. u. Z. Nr. 251/3247. 's-Gravenhage 1939.)

Skibsfartshindringerne i Indløbet til *Grand Harbour* og *Marsamuscetto Harbour* med tilhørende Afmærkning er ombyttet med andre Spærringer, hvorom intet nærmere er kendt.

Opmærksomheden henledes paa, at man ved Anduvningen skal holde Udkiq. efter det kendte Undersøgelsessignal 3 røde Balloner (Lanterner) lodret for hinanden paa Kystvagstationer og krydsende Undersøgelsesfartøjer. (Se iøvrigt Indersiden af Forsidebindet til en hvilken som helst *Admiralty Sailing Directions*.)

331. 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° 38',₄ N. 13° 44',₅ E.

332. 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.

333. 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*. Anduvningen af Reden maa ske mellem *Saseno* og *Capo Trepartii*, hvor der i dette Øjemed er oprettet en Lodsstation.

Saseno: c. 40° 30' N. 19° 16' E.

334. Grækenland. Forbudte og overvaagede Omraader.

(B. a. Z. Nr. 231/2983. 's-Gravenhage 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 forskafe sig nøjagtige Oplysninger om de Pladser, de ønsker at anløbe.

335. Grækenland. Patras Bugt. Advarsel.

(A. u. N. Nr. 98(35). Athènes 1939.)

Under Passage af Snævringen ved *Rion—Antiron* skal alle Skibe holde sig nøje midt i Strødet for at undgaa de forskellige Hindringer og Kabler, der fra begge Sider strækker sig ud i Farvandet.

c. 38° 20' N. 21° 46' E.

336. 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° 09' N. 29° 02' E. til *Umur Bay* og N. for en Linie fra *Seraglio Point* til *Haidar Pasha* paa c. 41° 00' N. 29° 00' E.
- b) S. for en Linie fra *Gallipoli* By til *Chardak Burnu* paa c. 40° 24' N. 26° 42' E. og N. for en Linie fra *Cape Helles* til *Kum Kale* paa c. 40° 02' N. 26° 12' E.

337. 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.

338. 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 Solnedgang til 1 Time efter Solopgang.
4. Skibe skal afvente Lods for *Beirut* uden for 100 m Kurven.

339. Palæstina. Haifa. Undersøgelsestjeneste iværksat. Sejladsforskrifter.

(B. a. Z. Nr. 252/3263. 's-Gravenhage 1939.)

Udfor *Haifa* Havn er iværksat en Undersøgelsestjeneste. Til Havnen regnes det Omraade, der ligger indenfor en Afstand af 3 Sm fra det grønne Blinkfyr paa Hovedet af N.-lige Bølgebryder. Havnen er lukket fra Solnedgang til Solopgang. Ankommende Skibe skal begive sig til Undersøgelsepladsen. Denne begrænses af en Linie, trukket fra et Punkt 1,75 Sm 235° fra *Acre* Fyrtaarn 1 Sm i Retning 110°, derfra 1,3 Sm i Retning 200°, derfra 1 Sm i Retning 290° 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° 50' N. 35° 00' E.

340. Egypten. Fyr midlertidig slukket.

(B. a. Z. Nr. 221/2846. 's-Gravenhage 1939.)

Alle Fyrene paa *Ægyptens Middelhavskyst* er indtil videre slukket.

341. Ægypten. Alexandria. Forbudt Omraade. Sejladforskrift.

(Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)

Al Sejlad 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.

342. Ægypten. Alexandria. Sejladforskrift.

(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.

343. Tunis. Tunis Bugt. Forbudt Omraade. Oplysning om Lods.

(N. f. S. Nr. 46/4332. Berlin 1939.)

Besejling af *Tunis* Bugt S. for Breddeparallellen 37° N. og E. for Meridianen gennem *Cap Carthage* (c. 10° 22' E.) er forbudt uden Lods. Skibe skal vente paa Lods paa *Cap Carthage's* Meridian og N. for 37° N. Om Natten er *Tunis* Havn lukket for Skibsfarten.

344. Marokko. Middelhavet. Adgang til territoriale Farvande forbudt.

(N. f. 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. Lodsens vil anvise dem deres Ankerplads.

Skibe, der ikke efterkommer disse Ordre, er udsat for Beskydning fra Kystbatterierne eller Krigsskibene.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**345. Ægypten. Port Said og Suez. Undersøgelsestjeneste. Sejladforskrifter.**

(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 Belejningstilstand 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 indskærpes eftertrykkeligt, at det er forbudt at kaste noget som helst over Bord i Kanalen.

346. 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',₅ N. 32° 33',₅ E. er til et Punkt 125 m ud for Farvandets *asiatiske* Side ved km 161.380 midlertidig udlagt en Spærring.

347. Røde Hav. Port Sudan. Undersøgelsestjeneste. Regler for Sejlads.

(B. a. Z. Nr. 239/3102. 's-Gravenhage 1939.)

Udfor *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',₆ N. 37° 19',₅ E.**348. Afrika E.-Kyst. Fransk Somaliland. Djibouti. Fyr slukket. Sejladeforskrift.**

(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.**349. Bugten ved Aden. Aden Harbour. Skibsfartshindringer. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 2193. London 1939.)

De tidligere udlagte 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 Undersøgessignal 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*).

350. 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.

351. Madagascar. Havne lukket om Natten.

(B. a. Z. Nr. 274/3535. 's-Gravenhage 1939.)

Alle Havne paa *Madagascar* er om Natten lukket for Skibsfarten.**352. 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.

353. Ceylon E.-Kyst. Trincomali Harbour. Vagtskib og Lystønder udlagt. Sejlanvisning.

(N. t. M. Nr. 1770. London 1939.)

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).

354. 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.

Undersøgelsestjenesten ligger paa c. $5^{\circ} 28' N.$ $100^{\circ} 20' E.$ 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.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**355. Singapore Stræde. Singapore. Minespæringer 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 $1^{\circ} 12',_8 N.$ $103^{\circ} 51',_1 E.$
- b) Baaken paa $1^{\circ} 11',_8 N.$ $103^{\circ} 48',_3 E.$
- c) $1^{\circ} 12',_2 N.$ $103^{\circ} 47',_8 E.$
- d) $1^{\circ} 13',_7 N.$ $103^{\circ} 50',_4 E.$

II. *Singapore* Red.

Farezonen begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) *Outer Shoal Beacon*.
- b) $1^{\circ} 17',_6 N.$ $103^{\circ} 54',_3 E.$
- c) $1^{\circ} 17' N.$ $103^{\circ} 55',_1 E.$
- d) $1^{\circ} 14' N.$ $103^{\circ} 52',_4 E.$

356. Singapore Stræde. Singapore Anduvning. Oplysning om Fyr. Advarsel.

(B. a. Z. Nr. 273/3523. 's-Gravenhage 1939.)

Man maa regne med, at Fyrene i og ved *Singapore* kan være slukket uden Varsel.
Lima Island Fyr: c. $1^{\circ} 22' N.$ $104^{\circ} 18' E.$

357. 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 Bouy* c. $1^{\circ} 19' N.$ $104^{\circ} 05' E.$
- b. *Pulo Saxijang* c. $1^{\circ} 13' N.$ $103^{\circ} 51' E.$
- c. *Raffles* Fyr c. $1^{\circ} 10' N.$ $103^{\circ} 45' E.$

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. $1^{\circ} 14' N.$ $103^{\circ} 39' E.$
- e. *Tanjong Piai* c. $1^{\circ} 16' N.$ $103^{\circ} 31' E.$

3. Indsejlingen til *Singapore* er ved *Selat Sinki*. Alle andre Indløb er farlige paa Grund af Miner.

358. Singapore Stræde. Singapore. Keppel Harbour. Skibsfartshindringer. Advarsel.

(B. a. Z. Nr. 251/3252. 's-Gravenhage 1939.)

De tidligere udlagte Skibsfartshindringer er sandsynligvis ombyttet med andre Spæringer, hvorom intet nærmere er kendt.

359. 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) — Peak Island (Pulo Tembakul) — Raffles Fyrtaarn*. Disse Skibe forsynes paa Undersøgelsespladsen med et bestemt Signal som de skal føre, indtil Ankerpladsen er naaet.

360. Singapore Stræde. W.-lige Indløb til Johorestrædet. Minespæringer 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',4 N. 103° 41',8 E. e. *Tanjong Bin*. f. *Tanjong Piai*.

361. Singapore Stræde. Johore Stræde. Fyrbelysning og Afmærkning midlertidig forandret.

(B. a. Z. Nr. 259/3343. 's-Gravenhage 1939.)

1. En rød- og hvidtønde Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 1,5^s, er midlertidigt udlagt 0,834 Sm 221° fra den SW.-lige Pynt af *Pulo Sijahat (Sejahat)*, der er beliggende paa c. 1° 24' N. 104° 01',2 E.

2. 0,713 Sm 221° 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 midlertidig slukket:

- a. *Punggol Baake* Fyr paa c. 1° 25',5 N. 103° 54',25 E.
b. Fyret paa den høje Baake ved *Tebrau* paa c. 1° 29' N. 103° 47',5 E.
c. *Squance* Lystønde paa c. 1° 23',5 N. 103° 58' E.

362. Sunda Øerno. Sejladeforskrifter. Undersøgelsestjeneste iværksat.

(B. a. Z. Nr. 263/3397 og 302/3925. '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 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 N. for *Edam* Fyrs Breddeparallel, anløbe Undersøgelsesfartøjet og melde sig der, hvorefter de vil modtage nærmere Instruktioner af Undersøgelses-officererne.

Saafremt 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*.

Natssignalet (3 røde Lanterner lodret for hinanden) for *Soerabaja Ooster Vaarwater* vises fra en Pæl paa Kysten paa $7^{\circ} 15' 43''$ S. $112^{\circ} 48' 16''$ E.

363. Fransk Indo-Kina. Farlige og forbudte Omraader. Sejladsforskrifter.

(A. a. N. Nr. 58 R/81 D. Paris 1939.)

1. *Cap St. Jacques* Anduvning c. $10^{\circ} 00'$ N. $106^{\circ} 50'$ E.
 - a) Et Omraade fra Kysten og 7 Sm til Søs mellem *Cap Ti-Oan* og Mundingen af *Bassac* er farligt for Sejladsen.
 - b) Et 200 m bredt Løb forbinder Punkterne D og E, der ligger henholdsvis 7 Sm 182° og $1,35$ Sm 225° fra Pynten af *Cap St. Jacques*. Løbet fortsættes mod N. af *Ganh Ray* Fyrlinie til N. for *Cocotiers* Bugt og er paa dette Stykke 400 m bredt (100 m paa Styrbords og 300 m paa Bagbords Side af Fyrlinien).
 - c) For at give sig til Kende for Vagtskibet eller Vagten paa Land, maa man om Dagen, før man kommer til Punkt D, hejse Nationsflaget, Kendingssignal og Flaget G. Om Natten tændes Skibslysene og Kendingssignal afgives med Morsesignaler. Vagtskibet svarer: UI Indsejling tilladt, eller UJ Indsejling forbudt eller JT Følg mig.
 - d) Ankring er forbudt for Handelsskibe i *Cocotiers* Bugt i et Omraade begrænset af Kysten, *Ganh Ray* Fyrlinie og Breddeparallelollen gennem *Cap St. Jacques* store Fyr.
2. *Cam Ranh* Bugt Anduvning. c. $11^{\circ} 48'$ N. $109^{\circ} 15'$ E.
 - a) Det er farligt at anduve *Cam Ranh* Bugt W. for en Linie, der forbinder *Pointe Cam Ranh* med *Pointe Mui-Da-Vaich (Faux Cap Varelle)*.
 - b) Skibe bestemt til Bugten skal styre 270° mod *Hon-Chut* Fyr til *Vigie (Mui-Hon-Lan)* Fyr havs i Pejling 345° . Derfra styres 345° til 1 Sm fra Fyret, og man afventer her Ordre fra Vagten ved *la Vigie*.
 - c) Om Natten er Adgang til *Cam-Ranh* Bugt forbudt for alle Handelsskibe.
3. *Port-Dayot*. c. $12^{\circ} 39'$ N. $109^{\circ} 22'$ E.

Sejladsen er farlig i Løbene *Cua-Be* og *Cua-Lon*, der fører til *Port-Dayot*.
4. *Cua Nam-Trieu*. c. $20^{\circ} 40'$ N. $106^{\circ} 50'$ E.
 - a) Et Omraade, der begrænses af Kysten, Anduvningen af *Hou-Dau* og Breddeparallelollen og Meridianen gennem *Norway* Øerne er farligt for Sejladsen.
 - b) Skibe bestemt til *Haiphong*, *Port Redon*, skal nærme sig Vagtskibet 3 Sm 135° fra *Hou-Dau* Fyr paa Prajehold og følge Vagtskibets og Lodsens Anvisninger.
5. *Along* Bugt. c. $20^{\circ} 50'$ N. $107^{\circ} 15'$ E.
 - a) Sejladsen er farlig i alle Løbene i *Along* Bugt mellem *Fai-Tsi-Long* og *Port Wallut*.
 - b) Skibe bestemt til *Hongay*, *Campna*, *Port Wallut* skal anløbe eller ankre paa Pladsen 1 Sm S. for *Orange* og følge Vagtskibets eller Lodsens Anvisninger.

364. Fransk Indo-Kina. Oplysning om Fyr.

(B. a. Z. Nr. 295/3832. 's-Gravenhage 1939.)

Man maa ikke sto'e paa, at Fyrene paa *Fransk Indo-Kinas* Kyster er tændt.*Hon Chut* Fyr paa c. 11° 47' N. 109° 13' E. er midlertidig slukket.

Følgende Fyr brænder med halv Styrke:

- a) *Cape Sanho W. (South Pt. Kin Hon Harbour)* paa c. 13° 46' N. 109° 15' E.
- b) *Vung-Noi* paa c. 14° 15' N. 109° 11' E.,
- c) *Cape Battangan* paa c. 15° 14' N. 108° 56' E.

365. Kina. Oplysning om Minespærringer.

(N. t. M. Nr. 2103 og 2465. London 1939.)

A. Indløbet til Tai Sami Inlet (Swahue 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, 1,2 Sm 80° fra *Club Point*. Feltets Bredde er 2,2 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, 4,4 Sm 295° fra *Chauan Head*. Feltets Bredde er 1,7 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, 3,2 Sm 270° fra *Thunder Head*. Feltets Bredde er 1,5 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 3,2 Sm.

E. Indløbet til Hungwaha Sound.

1. *Lamyit Channel*.Et ellipseformet Minefelt, hvis Midtpunkt er beliggende paa 25° 09' 00" N. 119° 27' 12" E., er udlagt i *Lamyit Channel*. Feltets Midtlinie gaar fra *South Yit* til *Loutz Rock*. Feltets Bredde er 2,8 Sm.2. *Hungwaha Channel*.Et ellipseformet Minefelt, hvis Midtpunkt er beliggende paa 25° 17' 30" N. 119° 39' 30" E., er udlagt i *Hungwaha Channel*. Ellipsen gaar gennem følgende Punkter:

- a. Midtpunktet af *Long Yit*.
- b. — — — *Cap Yit*.
- c. Et Punkt 0,5 Sm 0° fra den N.-lige *Scattered Yits*.
- d. — — — 0,5 Sm 270° fra *Sentry Island*.
- e. — — — paa *Sand Island* 3,25 Sm 93° fra *Volga Rock*.
- f. — — — paa 25° 21' 00" N. 119° 38' 30" E.
- g. — — — 0,75 Sm 308° fra *Volga Rock*.

F. Indløbet til Min Floden.

1. *Outer Bar*.Et cirkelformet Minefelt, hvis Centrum ligger 2 Sm 248½° fra *Red Entrance Buoy*, som er beliggende paa 26° 05' 36" N. 119° 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° 10' 00" N. 119° 41' 42" E., er udlagt i *Woga Channel*. Feltets Midtlinie gaar fra Kysten af *Sharp Peak* (26° 08' 48" N. 119° 40' 24" E.) til et Punkt 0,8 Sm 324° 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° 28' 00" N. 119° 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° 24' 30" N. 119° 50' 48" E. Feltets Bredde er 3,2 Sm.A n m. Indløbet til *Loyuan Bay* er 6 Sm 208° 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 *Namkwam 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.

J. Meichen Sound.

Et Minefelt er udlagt i Nærheden af c. $25^{\circ} 00'$ N. $119^{\circ} 05'$ E.

366. Kina. Hongkong Anduvning. Oplysning om lukkede Løb.

(N. t. M. Nr. 2182. London 1939.)

E- og *W.-Lamma Channels* er lukket for alle søgaaende Dampere og Floddampere.

Det *W.*-lige Indløb til *Honkong 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 Shui Mun Pass*.

Et Undersøgelsesfartøj er stationeret uden for det *E.*-lige Indløb til Vejledning for indkommende Skibe.

c. $22^{\circ} 16'$ N. $114^{\circ} 05'$ E.

367. Kina. Hongkong Anduvning. Oplysning om forbudte Ankringsomraader.

(N. t. M. Nr. 2318. London 1939.)

I Tilslutning til Bestemmelserne i E. f. S. Nr. 4/366 1940 om Besejling af *Honkong* meddeles, at der udfor *Honkong* 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. $22^{\circ} 15'$ N. $114^{\circ} 08'$ E.

b) i *Tathong Channel*, begrænset

mod N.: af en Linie fra *Cape Collinson* paa c. $22^{\circ} 16'$ N. $114^{\circ} 16'$ E. til *Titcham Chau*, derfra i Retning 134° til $22^{\circ} 14' 00''$ N. $114^{\circ} 18' 30''$ E. og derfra i Retning 240 til *Tai Long Head*,

mod W.: af Kysten mellem *Tai Long Head* og *Cape Collinson*.

368. Kina. Hongkong Anduvning. Miner udlagt.

Gennem Udenrigsministeriet har man fra den *britiske* Legation modtaget Meddelelse om, at Miner er udlagt i følgende Farvande ved *Honkong*:

A. West Lamma channels.

Fra *Po Lo Tsui* (c. $22^{\circ} 13'$ N. $114^{\circ} 06'$ 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 $1,6$ 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 2,6 Sm lang Linie fra *Pillars Point* (c. 22° 22' N. 113° 57' E.) i Retning 178° til *Red Point*.

Lystønder, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s, og med røde Flag er udlagt som Afmærkning af Grænserne for Minefelterne.

369. Kina. Hongkong Anduvning E. Spærring udlagt. Oplysning om Bevogtningsfartøjer.

(B. a. Z. Nr. 262/3383. 's-Gravenhago 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 over hinanden; ved usigtbar 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 over hinanden; ved usigtbar 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 usigtbar Vejr gives som Taagesignal Bogstavet *W*.

b. paa E.-Siden af Gennemsejlingsaabningen, paa den Side af Fartøjet, der vender mod Aabningen: 1 sort Kegel (1 grøn Lanterne); ved usigtbar 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 forsegleet.

c. 22° 16' N. 114° 15' E.

370. Kina. Hongkong Anduvning. Skibsfartsforskrift. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 2604. London 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/367 og 4/368 1940 meddeles:

Al Sejlads skal foregaa gennem *Tathong Channel*. En Spærring med en Gennemsejlingsaabning 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 usigtbar 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*.

371. Kina. Hongkong. Minefelter. Skibsfartsforskrift.

(B. a. Z. Nr. 289/3753. 's-Gravenhago 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/370 1940 meddeles:

1. Al Sejlads til *Honkong* Havn skal foregaa udelukkende ad *Tathong Channel*.

2. Minefelter er beliggende i Omraader, der begrænses, som følger:

a) I *East Lamma Channel*. Fra *Magazine Island* (c. 22° 14',₆ N. 114° 08',₅ E.) over *Makong Island* til den 49,1 m høje Top af Bjærgtet *Stanley* (c. 22° 13',₁ N. 114° 12',₈ E.), derfra til Pynten *Un Kok* (c. 22° 11' N. 114° 09' E.), langs *Lukchau Island* (c. 22° 13',₅ N. 114° 08' E.) og endelig til *Magazine Island*.

b) I *Tathong Channel*. Fra *Hak Kok Tau* (*Cape Collison*), 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',₅ N. 114° 15',₅ E., og derfra N. paa langs Kysten til *Hak Kok Tau*.

- 372. 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.
- 373. 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.
- 374. 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° 04' N. 120° 17' E., c. 0,59 Sm 221° 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° 03' N. 120° 19' E., 0,45 Sm 221° fra *Arkona Island* Fyr.
- 375. 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.
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: Et 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 Undersøgelsesankerpladser og ankre der. Saafremt Ankerpladserne ikke er angivet i Kortet, vil de blive dirigeret dertil af Undersøgelsesfartøjet. Skibe, der er bestemt til *Newcastle*, skal dog først anløbe *Sydney*, hvor de skal ankre paa Undersøgelsespladsen. Skibe, som allerede er blevet undersøgt i en befæstet Havn, kan af Undersøgelsesofficeren faa Tilladelse til at løbe ind til *Newcastle* uden først at gaa til *Sydney*, saafremt Undersøgelsesofficeren er fuldt tilfredstillet angaaende Skibets Identitet.
Et Skib, der nærmer sig en af Havnene, skal hejse sit Kendingssignal, naar det kommer indenfor Signalfastand fra Havnen.
I usigtbar 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 Undersøgelings-officeren 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, blaat 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.

XI. Bekendtgørelser m. m.

376. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Skibes Nationalitetsmærker.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 30. December 1939 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, ligesom danske Skibe ej heller maa føre, vise eller benytte noget andet Flag paa en saadan Maade, at det kan opfattes som et Nationalflag eller volde Tvivl med Hensyn til Skibets danske Nationalitet.

§ 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 Skibsside. 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, ligesom danske Skibe ej heller maa føre, vise eller have paamalet noget andet Mærke end det danske Nationalflag paa en saadan Maade, at det kan opfattes som et Nationalitetsmærke eller volde Tvivl med Hensyn til Skibets danske Nationalitet.

§ 3.

Ethvert fremmed Skib i dansk territorialt Farvand skal udenfor Havn hele Døgnet 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. Samtidig ophæves Bekendtgørelse Nr. 367 af 20. Oktober 1939 angaaende Skibes Nationalitetsmærker.

377. Danmark. Bekendtgørelse angaaende danske Undersaatters Forhold overfor krigsførende Magters Regeringsskibe.

Marineministeriet har under 2. September 1939 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* territorialt 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.

378. Danmark. Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 3. og 9. September 1939 udstedt nedennævnte Bekendtgørelse:

I Medfør af § 5 i Lov af 2. September 1939 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten forbydes det herved offentligt eller privat at give Meddelelse om eller at omtale til uvedkommende *danske* og fremmede Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.

379. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Skibe.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 3. September 1939 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* territorial 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 Synsvidde c. $\frac{1}{2}$ 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.

Ansvar 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.

380. Danmark. Bekendtgørelse om ekstraordinært Radiomateriel i Skibe.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 2. September 1939 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 Radiotjeneste 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 — Fiskerfartøjer 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 København*).

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 skærpendinge som i lempende Retning fra de i § 1 indeholdte Bestemmelser.

381. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Indskrænkning i Benyttelsen af Radiostationer i Skibe og Luftfartøjer.

Under den 5. Januar 1940 har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nedenævnte Bekendtgørelse:

I Medfør af Lov Nr. 99 af 19. April 1907 om traadløse Telegrafer (Radiotelegrafer) og Lov Nr. 166 af 1. Maj 1923 om traadløse Telefoner (Radiotelefoner) fastsættes herved følgende:

§ 1.

Radiostationer i *danske* og fremmede Skibe eller Luftfartøjer maa paa eller over *dansk* Territorium kun korrespondere med *danske* Radiostationer under Statens Drift, herfra undtages Nød- og Sikkerhedstjeneste.

Offentlig Korrespondance over *danske* Luftfartsstationer er forbudt.

§ 2.

Radiostationer maa ikke benyttes til Telefonsamtaler med Abonnenter i Land over *danske* Kyststationer.

§ 3.

Skibs-Radiosendere maa, naar Skibet befinder sig i *dansk* Havn, under ingen Omstændigheder benyttes. Radiostationen skal forsegles ved Myndighedernes Foranstaltning. Ved Fiskekuttere og lignende mindre Fartøjer med Radiotelefontelefon-Installation er det dog tilstrækkelig, at Senderen sættes ud af Funktion ved Afiring og Sammenrulning af Sendeantenne, saa længe Fartøjet ligger i Havn. Der kan af Ministeriet for offentlige Arbejder dispenseres fra Forsegling for *danske* Skibe i indenrigsk Fart.

Der skal af Skibene træffes de fornødne Foranstaltninger til, at Udsendelserne fra de *danske* Radiofonistationer kan aflyttes under Mørklægning. Luftværns-Tilstand eller Mobilisering, jfr. Handelsministeriets Bekendtgørelse af 3. September 1939 angaaende Mørklægnings-Foranstaltninger i Skibe.

§ 4.

Det forbydes Skibe til Ankers eller paa anden Maade stationeret paa *dansk* Territorium udenfor Havn at benytte deres Radiosender, herfra undtages Nød- og Sikkerhedstjeneste. Fiskekuttere og lignende mindre Fartøjer med Radiofontelefontelefon-Installation skal nedfire og sammenrulle Sendeantennen.

§ 5.

Brug af Radiosender angaaende andre Forhold end Skibets egen Tjeneste er forbudt paa *dansk* Territorium, for *danske* Skibe tillige udenfor *dansk* Territorium. Privat Korrespondance maa kun befordres efter Førerens Bestemmelse og kun i meget preserende Tilfælde. Retransmission mellem *danske* Skibe er tilladt.

§ 6.

Overtrædelse af ovennævnte Bestemmelser, der er udfærdiget som Led i *Danmarks Neutralitetsforanstaltninger*, vil kunne medføre Straf efter Straffelovens § 104, Pkt. 3.

§ 7.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

382. 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 *OXXO*.

383. Danmark. Udsendelse af Radiotelegrammer til danske Skibe.

O X X O - Telegrammer udsendes 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.

Lyngby — 0820 - 1750 —

København — 0700 - 1500 —

Thorshavn — 0800 - 1600 —

Marineministeriet 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*.

384. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sikkerhedsforanstaltninger i Skibe.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 3. September 1939 udstedt en Bekendtgørelse angaaende Sikkerhedsforanstaltninger i Skibe vedrørende Redningsmateriellet.

385. England. Særlige midlertidige Bestemmelser om Skibes Lanterneføring.

(Meddelelse fra det danske Gesandtskab i London den 29. 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.

386. England. Opfordring til at anløbe Kontrolhavne.

(Fra det danske Gesandtskab i London den 9. September 1939.)

Det meddeles officielt, at den *britiske* Regering har etableret Kontraband-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 Eksempplar 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, hvad enten den afskibes eller forbliver om Bord.

Board of Trade meddeler, at fra den 13. September 1939 maa intet *britisk* Skib afgaa uden særlig Tilladelse. Dette gælder dog ikke for Rejser langs Kysten eller korte Sørejser.

387. England. Oplysning om Kontrol med Skibe. Indskærpelse af Forholdsregler.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/386 1940 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 Varernes endelige Bestemmelsessted.

Saafermt 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.

388. England. Oplysningshavne.

Det *britiske* Gesandtskab har i en Note af 11. November 1939 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.

389. 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 Heusyn 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. O m D a g e n: 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.

390. 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* Territorialfarvand.

391. 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 Udsendelser fra *Karlsborg* Kl. 1050 og Kl. 2130.

Tillæg.

391 A. Nova Scotia. Halifax Havn. Undersøgelsestjeneste.

(Meddelelse fra Udenrigsministeriet den 16. Januar 1940.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 4/312 1940 meddeles, at der nu for *Halifax* Havn er etableret Undersøgelsestjeneste.

Alle Skibe, der ønsker at anløbe Havnen, skal søge Forbindelse med Vagtskibet, der er stationeret i Nærheden af Undersøgelsespladsen, der findes indenfor et Omraade S. for *Maugers Beach* begrænset mod W. af Mærket „*George's Island* netop fri W. for *Maugers Beach* Fyrtaarn“ og mod S. af en Linie misv. 250° fra S.-Pynten af *Little Thrumcap*. (Se iøvrigt Indersiden af Forsidebindet til en hvilken som helst *Admiralty Sailing Directions*).

Der er Lodstvang for Skibe, som overstiger 120 N.R.T., og som ikke er lokalkendte.

Brug af Radiotelegraf eller Radiotelefon er forbudt.

Skibe, der befinder sig paa Undersøgelsespladsen, og som ønsker Forbindelse med Undersøgelsesofficeren, skal vise følgende Signaler:

Om Dagen: Det internationale Flagsignal *J. G.*

Om Natten: Et rødt Lys over et hvidt Lys med en indbyrdes Afstand af 3 ft paa Fortoppen.

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. 13770
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 »Jyden«, Esbjerg. |
| D/S »Active«, Korsør. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S af 1912. | D/S »Myren«. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi. |
| D/S »Als«. | D/S »Nautica«. |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltic«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bes«. | D/S »Orient«. |
| D/S paa Bornholm af 1868, Rønne. | D/S »Pacific«. |
| A/S Christiansholms Fabriker | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| C. Clausen, Haderslev. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | D/S »Progress«. |
| D/S »Dania«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Samsø«. |
| D/S »Draco«. | D/S »Solnæs«. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | A/S Det Store Nordiske Telegrafskab. |
| A/S Det Danske Kulkompagn. | D/S »Svendborg«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | Oluf Svendsen. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Svitzers Bugserafdeling. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Bugsererselskab A/S. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Odense. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Trio«. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hetland«. | D/S »Vesterhavet«. |
| Rederi A/S »Isafold«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa. | D/S »Viking«. |
| J. Gotfred Jensen, Aarhus. | D/S »Øresund«. |
| D/S »Jutlandia«. | |

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 4

TORS DAG 25. JANUAR 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANMARKS NEUTRALITET

Danmarks Vilje til ubetinget Neutralitet og til at værne Landets Fred og Uafhængighed med alle til Raadighed staaende Midler understregedes forleden ved en Udtalelse af Folketinget, som ved Afstemningen blev enstemmigt vedtaget af alle Partier.

Erklæringen havde følgende Ordlyd:

Folketinget beslutter at udtale, at man fra alle Sider i det danske Folk er enig om, at Landets Neutralitet skal opretholdes, og at de Midler, der raades over, om fornødent skal anvendes for at hævde og værne Rigets Fred og Uafhængighed, og tilsiger Ministeriet sin Støtte i Arbejdet herfor.

Partiordførerne fremsatte nogle ganske korte Udtalelser, Statsministeren tiltraadte Udtalelserne paa Regeringens Vegne, og det fremsatte Forslag blev derfor enstemmigt vedtaget.

Det er saa sandt og rigtigt, som det er sagt. Men dertil bør vi ogsaa føje:

Det er ikke en Samlingsregering, der skal til, men en Politik, der samler Nationen, forløser dens Kræfter og aftvættler den nationale Skam, at det danske Folk skulde være omtrent det eneste Folk i Europa, som ikke finder et Forsvar for sin Ret og sin Frihed et Offer værd.

Ogsaa det maa Verden nu forstaa, men vi maa samtidig selv indadtil gøre os klart, at der følger Forpligtelser, Handling og ikke blot Ord hermed.

»TEKLA«

Det blev kun faa Uger, der gik, uden at nye Ulykkesbudskaber for den danske Handelsflaade paany bragte Sorg til danske Hjem.

I Søndags udsendte Dampskibsselskabet *Torm* gennem Ritzaus Bureau en Meddelelse, der begyndte med følgende Ord: — Det er os en Sorg at maatte meddele, at vor Dampner »Tekla«, paa Rejse fra Methil til Aarhus, Søndag Morgen Kl. 5 er gaaet ned i Nordse. 9 Mand, deriblandt Kaptajnen, savnes.

De formentlig omkomne er:

Kaptajn *Aage Jensen*, Gedser, født 1895, gift.

1. Styrmand *Christian Nikolaj Jacobsen*, København, f. 1891, gift.

1. Maskinmester *Poul Husland Poulsen*, København, f. 1892, gift.

2. Maskinmester *Emil Hartvig Christiansen*, Aarhus, f. 1915, ugift.

Hovmester *Venner Sørensen*, Fredericia, f. 1915, gift.

Kok *Carl Rasmussen*, Esbjerg, f. 1910, ugift.

Matros *Knud Henning Svart*, København, f. 1918, ugift.

Letmatros *Joan Hilbert Johansen*, Færøerne, f. 1920, ugift.

Fyrbøder *Emil Forsberg*, Sverige, f. 1903, ugift.

»Tekla« havde en samlet Besætning paa 18 Mand, og de ni reddede er:

2. Styrmand *Hans Peter Jørgensen*, Maskinassistent

Mogens Bent Hansen, Matros *Julius Karl Andreas Thomsen*, Matros *Evald Gunnar Nielsen*, Matros *Otto Henrik Hass*, Ungmand *Kaj Johansen*. Donkeymand *Thorvald Poulsen*, Fyrbøder *Ejnar Hjelt* og den spanske Messedreng *Jose Ruiz Gubierrez*.

Der foreligger kun sparsomme Meddelelser om »Tekla«s Forlis. Man ved, at Skibet var afgaaet fra Methil, og Ulykken, der kostede otte danske og en svensk Sømand Livet, er sket ud for Orkney-Øerne, og den antages at være forårsaget af en Mine.

Det var et norsk Skib, der bjærgede de ni overlevende. Man har, siden Eksplosionen indtraf, intet set til Kaptajnen eller de otte savnede Søfolk.

»Tekla« hørte til de mindre Dampere i Rederiets Flaade. Den blev bygget paa Helsingør Skibsværft og afleveret i 1920 og lastede 2350 Tons d.w.

»Tekla« sejlede en Tid lang i Rederiets Middelhavs-fart.

Den forliste Dampner førtes af Kaptajn *Aage Jensen*, der var gift og havde sit Hjem i Gedser.

Kaptajnen, der blev 44 Aar gammel, var anset for en meget dygtig Sømand.

Han kom til Søs med Skoleskibet »Georg Stage« og var senere paa Langfart med danske, tyske, engelske og norske Sejlere og Dampskibe. I 1920 tog han Skibsfører-eksamen fra Bogø Navigationsskole og sejlede derefter i nogle Aar som Styrmand i Svitseres Bjærgningsentreprise, i 1924 fik han Ansættelse i Torm. I 1935 udnævntes han til Skibsfører, og hans første Skib var »Tekla«.

»CANADIAN REEFER« TORPEDERET

Ogsaa et andet betydeligt Tab for den danske Handelsflaade bringer Ugen Bud om.

Rederiet *J. Lauritzen* meddeler Fredag Aften, at dets Motorskib »Canadian Reefer« er blevet sænket ud for Cap Finisterre ved Spaniens Nordvestkyst.

Hele Besætningen, som bestod af 26 Mand, er reddet og i god Behold ankommet til spansk Havn, hvorfra de en af de nærmeste Dage vil rejse hjem.

»Canadian Reefer« var et Køleskib, bygget 1936 ved Nakskov Skibsværft. Det var paa Rejse med en Frugtlast fra Middelhavet til en nordeuropæisk Havn, ført af Kaptajn *Hans Mathiasen* fra Fanø.

Sænkningen af »Canadian Reefer« skete ved en Torpedo fra en tysk Undervandsbaad. Torpederingen fandt Sted Torsdag Middag.

Det lykkedes hele Skibets Besætning, der er paa 25 Mand — den 26., der omtales i Rederiets Meddelelse, er en Passager, Hovmesterens Kone — at komme velbeholdent i Baadene. De blev forholdsvis hurtigt optaget af en spansk Trawler »Jose Ignacios«, der førte dem ind til spansk Havn.

Lykkeligvis er der ved denne Torpedering ikke sket Tab af Menneskeliv, men den danske Handelsflaade mister et nyt og godt Skib. »Canadian Reefer« hørte til den Serie af moderne Køle-Motorskibe, som Rederiet *J. Lauritzen* i Aarene 1935 og 1936 fik bygget paa Nakskov Skibsværft. Skibet havde en Lastelonnage paa 2350 Tons dw.

DANSK SKIBSBYGNING

I Handels- og Kontoristforeningen talte forleden Lederen af Burmeister & Wain, Direktør *C. A. Møller*, om »Strejflys over Skibsbygningen«.

Efter en historisk Indledning kom Direktør Møller ind paa de aktuelle Problemer og beskæftigede sig især med den industrielle Skibsbygning: Jernskibsværfterne, og gjorde Rede for Dieselmotorens Epoke, Skibsfarten og Etatsraad *H. N. Andersens* Indsats her.

I de siden forløbne 28 Aar er Motortonnagen i hele Verden vokset fra 0 til 24 pCt. Derimod har Damp-turbinen, der kom frem i Slutningen af forrige Aarhundrede og særlig egner sig for store, meget hurtiggaaende Skibe, derunder Krigsmarinen, været uden Betydning for dansk Skibsbygningsindustri.

Af de under Verdenskrigen opstaaede mange danske Skibsværfter bestaar endnu Aalborg, Odense og Nakskov Skibsværfter. Krisen i Skibsbygningsindustrien efter Krigen stod i Forbindelse med, at det for at man kan gøre sig gældende indenfor Skibsbygningen er nødvendigt, at man indenfor de ledende har en meget stor Stab af Teknikere uddannede som Skibsbyggere og Maskinbyggere. Ogsaa til selve Arbejdets Udførelse kræves en stor Stab kvalificerede Arbejdere. Det er derfor en Industri, som paa det tekniske Udviklingstrin, hvor den nu befinder sig, er meget vanskelig at udvide hurtigt, og da Skibsbygningsindustrien samtidig er saa stærkt konjunktur-betonet, er det vanskeligt at skaffe stadig Beskæftigelse under daarlige Konjunkturer. Dette gælder baade for Teknikere og Arbejdere indenfor Industrien.

Efter Verdenskrigen har den danske Skibsbygningsindustri arbejdet saavel i Medvind som Modvind. Kort efter Verdenskrigen kom der en udpræget Depressionsperiode, der afløstes af nogle gode Aar 1926—30; derefter fulgte den mest udprægede Depressionsperiode, man har kendt, men omkring 1935 afløstes denne af en Højkonjunktur, som vi endnu er inde i.

Den danske Handelsflaade er ikke forøget i Forhold til, hvad Verdenstonnagen iøvrigt er sleget, og det har derfor været nødvendigt for de danske Skibsværfter at se sig om efter fremmede Markeder. Dette er ogsaa lykkedes i forbausende høj Grad, men det har samtidig tvunget Skibsværfterne til at modernisere og rationalisere deres Anlæg for at blive konkurrencedygtige baade med Hensyn til Priser og, ikke mindst, Arbejdets Udførelse.

Paa Kraftmaskinernes Omraade er der udrettet meget. Burmeister & Wain's Dieselmotor er stadig blevet forbedret og har gaaet sin Sejrs gang Verden over. Helsingør Skibsværft har udformet en speciel Dampmaskine, hvori Dampen udnyttes til det yderste. Flere meget store udenlandske Skibsværfter har udtaget Licens paa denne økonomiske Dampmaskine. Ogsaa Flydedokken fulgte med i Udviklingen og byggede en Række udmærkede Dampmaskiner, indtil den i 1927 blev overtaget af Burmeister & Wain.

Ogsaa indenfor de for Skibene nødvendige Hjælpe-maskiner er der her i Landet skabt glimrende Konstruktioner. Firmaet Thomas B. Thrige i Odense har sammen med De Forenede Maskinfabriker i Nakskov, som er et Datterselskab af Nakskov Skibsværft, udviklet elektriske Spil, baade for Ankre, Losning og Varpning, ligesom elektriske Styremaskiner bygges af Thrige, og ikke blot anvendes i danske Skibe, men ogsaa finder god Afsætning Verden over, baade paa Grund af deres udmærkede Konstruktion, det glimrende haandværksmæssige Arbejde og deres Prisbillighed.

Taleren omtalte bl. a. ogsaa Thomas Ths. Sabroe's Køleanlæg, hvortil Kravene i Skibene er vokset til store Dimensioner.

Under de senere Aar er Skibsbygningen her i Landet gaaet frem med Kæmpeskridt, og vi har i Danmark været med til at udvikle i Praksis de af udenlandske Videnskabsmænd opstillede Teorier for nye Skibsformer, der gør det muligt at sætte Farten op.

De 7 Skibsværfter, der nu bestaar, nemlig Burmeister & Wain, Helsingør, Nakskov, Svendborg, Odense, Aalborg og Frederikshavn, forsøger gennem et nært Samarbejde at føre den danske Skibsbygningsindustri fremad. Alle Værfterne med Undtagelse af Burmeister & Wain og Svendborg er nær knyttet til eksisterende Rederier. Burmeister & Wain har i Tilknytning til sit store Skibsværft en Maskinfabrik, som er Virksomhedens Kerne. Sæmmentillet mellem en Maskinfabrik, der fremstiller Dieselmotorer, og et Skibsværft, er af den allerstørste Betydning, fordi man altid kan overføre Erfaringerne fra den ene af disse Virksomheder til den anden, og B. & W. har atter været i Stand til at reflektere disse Erfaringer til de andre danske Skibsværfter.

Endnu i Aar er Værfterne inde i en Højkonjunktur og er travlt beskæftiget, og man maa sige, at den danske Skibsbygningsindustri i Øjeblikket i teknisk og haandværksmæssig Henseende er absolut blandt de ledende i hele Verden.

I 1905—13 var Danmarks Andel i Bygningen af Verdenstonnage 0,85 pCt., men i Efterkrigsaaarene har den danske Skibsbygning andraget 92,000 Tons om Aaret eller 4,7 pCt. Det er »Selandia's Fremkomst, der har fremkaldt denne Forrykkelse af den danske Skibsbygnings Betydning for Verdensmarkedet. I daarlige Tider kan dansk Skibsbygning udmærket konkurrere og da er dens Produktion størst, hvorimod Gennemsnitsproduktionen

daler i de allerbedste Aar, fordi Produktionskapaciteten i Forvejen udnyttes fuldt ud.

En meget væsentlig Del af den danske Skibsbygningsproduktion gaar til Udlandet. For B. & W.s Vedkommende har Eksporten af Skibe og Skibsmotorer i de sidste 2 Aar udgjort en Omtredel af Danmarks samlede Industrieksport. Skønsmæssigt regnede Taleren med, at ca. Halvdelen af danske Skibsværfters Produktion bliver eksporteret, og Danmark indtager her en absolut førende Stilling i Verden.

Medens den samlede danske Skibstonnage kun udgør 1,7 pCt. af Verdenstonnagen, udgør vore Nybygninger gennemsnitlig 5 pCt. af den aarlige Verdensproduktion af nye Skibe.

ISEN LAMMER DANSKE FARVANDE

Ikke alene Fjordsejladsen, men ogsaa Farten paa I vore vigtigste indenlandske Farvande: *Store Bælt* og *Øresund*, er ved at blive alvorligt truet. Det forholdsvist stille Vejr i Forbindelse med den haarde Frost bevirker, at de lægges til Time for Time.

Store Bælt har ligget som en stor, ubrudt Ismark, og Situationen for Færgefarten er meget kritisk. Overfarten er ved at melde Pas. Vanskelighederne er koncentreret om Indsejlingerne til Korsør og Nyborg, hvor mægtige Barriærer har rejst sig ved de ustandselige Skrundingar.

Isbryderfærgen »Fenris« og Motorfærgen »Freja«, der er bygget som Isbryder, formaar ikke længere at magte Situationen, og vor største Isbryder, »Storebjørn«, er derfor i Arbejde i Bæltet, hvor der venter den fuldt op med Arbejde.

Færgefarten mellem Helsingør og Helsingborg med Bryderen »Mjølner«s Assistance har kunnet gennemføres med relativt smaa Forsinkelser, Malmø-Overfarten er derimod stærkt indskrænket og meget truet.

Endnu kan store, stærke Dampere — men det er maaske kun et Spørgsmaal om Dage — som Rutebaadene mellem Aalborg og København forcere Isen fra Aalborg til Hals, men andre Dampere tør ikke indlade sig paa Sejladsen, og Lodserne i Hals erklærer, at Isen fryser mere og mere sammen ude i Kattegat.

Til alle Øjeblikkets Vanskeligheder for den danske Skibsfart kommer saaledes nu Isen og skaber nye Besværligheder. Forhaabentlig kan de dog overvindes uden alt for store Tab.

ENGELSKES SYNSPUNKTER VEDRØRENDE DEN UDENLANDSKE KONKURRENCE

Ved P. & O. Company's Generalforsamling holdt Sir William Currie en Tale, hvori han bl. a. berørte den udenlandske Konkurrence. Han udtalte i denne Forbindelse følgende:

Man maa haabe, at Regeringen ved den Revidering af de kontrollerede Fragtrater, som Tid efter anden bliver nødvendig af Hensyn til de stigende Omkostninger, maa huske den altoverskyggende Betydning, Spørgsmaalet om den britiske Handelsflaades Mulighed for at konkurrere med Handelsskibsfarten har, naar Krigen er ovre. Dette Spørgsmaal er et af de alvorligste, som de engelske Linie- som Trampredere har at løse.

Konkurrencen antog meget alvorlige Proportioner i Tiden lige inden Krigsudbrudet, og efter dette kommer den neutrale Skibsfart, som ikke er underkastet Statskontrol med Hensyn til Fragsatserne, som de engelske Redere maa finde sig i saa længe Krigen varer, til at indhøste en smuk Gevinst. Dette muliggør for den neutrale Skibsfart at oplægge store Reserver, saafremt den engelske Regering ikke anlægger en velvillig og konstruktiv Politik overfor den britiske Skibsfart, og der vil ved Krigens Slutning være et svært Handicap for England.

Umiddelbart før Krigsudbrudet havde den engelske Regering fremlagt Forslag om Støtte til den engelske Skibsfart i dens Konkurrence med Udlandet, men paa Grund af den nødtvungne Tilbagekaldelse af disse Forslag kommer ubetydelige Skader til at ramme den bri-

tiske Skibsfart saafremt Regeringen ikke gaar ind for en forstaaende og langsigtig Politik saavel med Hensyn til Fragtsatser for »kommercielle Rejser« som med Hensyn til Erstatning for rekvireret Tonnage.

Spørgsmaalet om Erstatning for tabt Tonnage gennem Krigsbegivenheder eller andre Omstændigheder er et andet Problem, som ligeledes maa løses. Dette Spørgsmaal er særlig alvorligt for Linierederierne, som til den Tid maa genoptage de maaske gennem mange Aar oparbejdede Linier som de med Krigen har maattet afstaa til neutral Konkurrence. Man maa huske paa Forholdet umiddelbart efter den forrige Verdenskrigs Afslutning, da mange Skibe maatte bygges til de da gældende høje Priser. Disse Skibe kunde aldrig drives med Fortjeneste, og de maatte kæmpe med Konkurrence fra senere byggede Skibe med billigere Anskaffelsesomkostninger og bedre Materiel.

Den britiske Skibsfart burde have Lov at foretage Afskrivninger i fuldstændig Niveau med Værdiforringelsen samt at oplægge Reserver for at muliggøre for den at se frem med nogenlunde Sindsro til de uundgaaelige Vanskeligheder som vil komme ved Krigens Slutning for derigennem at sætte den i Stand til at genindtage deres tidligere Position paa saadanne Omraader, som de nu i Nationens Interesse maa opgive. Dette Problem er af lige stor Betydning for alle om Bord og i Land som har deres Levebrød af Skibsfarten.

SKIBSFARTENS INTERNATIONALE STILLING

Der er i disse Dage udsendt en Bog af den danske Søretsekspert cand. jur. Knud Strandgaard med Titlen *The Internationality of Shipping* (Einar Munksgaards Forlag), en Bog, der har Bud til Skibsmæglerne, Redere, Købmænd og Assurandører, alle, der i det praktiske Liv beskæftiger sig med Skibsfart og Transportforhold. Bogen er skrevet paa Engelsk og giver i sammentrængt og meget overskuelig og letfattelig Form en Redegørelse for de internationale Regler om Konnossementer, Søfartens og Samhandelens vigtigste Dokumenter. Disse Regler er nu optaget i de fleste søfarende Landes Retssystemer, dog med visse Modifikationer i nogle af Landene. Her i Landet optoges de i Søloven af 7. Maj 1937, som traadte i Kraft den 1. Januar 1939.

Tidligere stod Afskiberne — forudsat at de ikke samtidig var Befragtere — ikke i noget egentlig Kontraktforhold til Rederen eller Bortfragteren. De nye Regler

indfører den vigtige Bestemmelse, at Afskiberne i Almindelighed skal anses for at have garanteret Rigtigheden af Konnossementernes Opgivelser vedrørende Mærker, Antal, Kvantum eller Vægt. Der er herigennem skabt Mulighed for at gøre et Ansvar gældende overfor Afskiberne i Henhold til denne Garanti, dersom Rederen eller Bortfragteren kan bevise, at Opgivelserne er urigtige. At dette Bevis kan volde Vanskeligheder i Praksis, belyses nærmere i den udkomne Bog.

Reglerne gælder fra Lastningens Paabegyndelse indtil Losningens Tilendebringelse. Det vil altsaa sige at Reglerne i Almindelighed ikke finder Anvendelse, medens Godset ligger paa Kaj eller i Pakhus.

Paa dette Punkt mener Forfatteren, at der er en fundamental Svaghed i Reglerne, idet Tendensen i moderne Skibsfart gaar i Retning af at betragte hele Foretagendet fra Varens Levering til dens Modtagelse af Købmændene som en Enhed. Denne Svaghed bevirker, at et af Reglernes Hovedformaal, nemlig at undgaa de lange og for Købmændene meget uoverskuelige Konnossementsformer, ikke opnaas helt. Rederne vil se sig nødsaget til i vidt Omfang at bibeholde de gængse Fritagelsesklausuler for de Perioder, hvor Godset er i deres Varetægt for Lastningen og efter Losningen.

Med visse Modifikationer faar Reglerne Anvendelse for Modtagelseskonnossementer og Gennemgangskonnossementer. Med Hensyn til de første har der været ret stærk Modvilje mod at anerkende disse Dokumenter som egentlige Konnossementer, idet de alene stadfæster Varens Modtagelse til Afskibning og ikke selve Afskibningen. Gyldigheden af disse Konnossementer anerkendes indirekte i Reglerne.

Det skæbnesvangre Spørgsmaal om Ansvar for ulovlig Ruteafvigelse behandles ligeledes indgaaende i Bogen. Fra Rederside bar der været udtalt Formodning om, at Reglerne paa dette Punkt betød en betydelig Skærpelse af Rederens Risiko, der i Forvejen var alvorlig nok. Om en saadan Skærpelse af Ansvar er der dog ikke Tale. Reglernes Ophavsmænd er tværtimod paa Forhaand gaet ind for visse Rimelighedsbetragtninger, idet de har indført en Bestemmelse hvorefter enhver »rimelig« Deviation skal anses, for lovlig. Men Begrebet »rimelig Deviation« kan selvsagt give Anledning til Fortolkninger, og Knud Strandgaard giver i sin Bog en Redegørelse for de ledende Principer i den nyeste Retspraksis.

Blandt meget andet behandler Bogen det vigtige Princip om, at Rederen ikke er ansvarlig for Folkenes Fejl eller Forsømmelser i Navigeringen eller den sømandsmæssige Behandling af Skibet. Afgrænsningen af det sidste Begreb har i Praksis voldt store Vanskeligheder, men det er et Spørgsmaal af stor praktisk Betydning for den internationale Søfart og Handel.

Desværre har Bogen ikke den Aktualitets Interesse i Øjeblikket, som den ellers vilde kunne regne med, da Verden nu engang er af Lavv. Men derfor er de Kendsgerninger, der konstateres af samme Gyldighed.

MEDDELELSER FRA DANSK

Tyske Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten

Fra Flensburg meddeles, at »Amtsblatt der Regierung zu Schleswig« Nr. 1 for 6. d. M. indeholder nedenstaaende af Overpræsidenten i Kiel (»Wasserstrassendirektion«) udstedte Politiforordning af 23. December 1939 angaaende Ændring af § 3 i Bekendtgørelsen vedrørende Lodstvang i Farvandene ved Provinsen Slesvig-Holstens Østkyst. Som det vil ses, angaar den indførte Ændring Fritagelse for Betaling af Lodspenge for Lodsnig i Femernsund og iøvrigt for neutrale Skibe af indtil 300 cbm Rumindhold.

»1.

Polizeiverordnung

betr. die Änderung der Polizeiverordnung über Lotsenzwang auf den Seewasserstrassen der Schleswig-Holsteinischen Ostseeküste. (Amtsblatt der Regierung, Sondernummer vom 2. September 1939). Auf Grund des Polizeiverwaltungsgesetzes vom 1.6.1931 (GS. Seite 77 ff.) in Verbindung mit § 5 der Seewasserstrassenordnung vom 31.10.1933 (SWO. R.G.B.I. II, Seite 833) wird folgendes angeordnet:

Der § 3 ist zu strichen und durch folgenden Wortlaut zu ersetzen:

§ 3.

Alle entgegenstehenden Bestimmungen über Lotsenpflicht und Befreiungsvorschriften werden für das bezeichnete Gebiet durch diese Polizeiverordnung ausser Kraft gesetzt.

Für Lotsungen im Fehmernsund wird kein Lotsgeld

DAMPSKIBSREDERIFORENING

erhoben. Auf den übrigen Revieren, der Flensburger Förde, Schlei sowie die Zufahrten von Heiligenhafen, Orth, Burgstaaken, Neustadt, Travemünde und Lübeck gelten die bisherigen Tarife für diese Lotsenstandorte mit der Massgabe, dass die neutralen Fahrzeuge bis 300 cbm Raumgehalt kein Lotsgeld zahlen, obwohl sie einen Lotsen bekommen.

Diese Polizeiverordnung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Der Oberpräsident (Wasserstrassendirektion).

Den tyske Mine-Lodstjeneste inddraget

Sent Søndag Aften udsendtes der over de tyske Radiostationer Meddelelse om, at Lodstjenesten ved de tyske Minespærringer i Lille Bælt, Store Bælt, Øresund og ved Gedser var inddraget paa Grund af Isvanskelighederne.

Denne Meddelelse, som senere bekræftedes gennem et Telegram fra Rügen Radio til Marineministeriets Efterretningssation, er ensbetydende med, at al Sejlads gennem Spærringernes minefrie Sejløb indtil videre maa opføre.

Engelske Bestemmelser for Handel med Fjenden

Det engelske Board of Trade har udstedt en Bekendtgørelse: »The Trading with the Enemy (Polish Notes and Coins) Order, 1939. Dated December 15th, 1939«, hvoraf det fremgaar, at polske Zloty Noter og Mønter vil være at betragte som fjendtlig Valuta. Den har følgende Ordlyd:

Afskrift.

Statutory Rules and Orders 1939
No. 1915.

Trading with the Enemy.
Polish Notes and Coins.

The Trading with the Enemy (Polish Notes and Coins)
Order, 1939.

Dated December 15th, 1939.

The Treasury, in the exercise of the power conferred on them by subsection (2) of section six of the Trading with the Enemy Act, 1939 (a), to declare notes and coins to be enemy currency for the purposes of that section, hereby make the following order:

1. Notes and coins expressed in terms of the Polish zloty are hereby declared to be enemy currency.

2. This order may be cited as the Trading with the Enemy (Polish Notes and Coins) Order, 1939.

Dated the 15th day of December, 1939.

Patrick Munro,
Patrick Buchan-Hepburn,
Two of the Lords Commissioners of
His Majesty's Treasury.

Effektiviteten af de allieredes Blokade

Effektiviteten af de allieredes Blokade mod Tyskland fremgaa af en af det amerikanske Handelsministerium offentliggjort Statistik. Denne viser, at De forenede Staters Eksport til Tyskland i November i Fjor kun havde en Værdi af 3000 Dollars mod 8,618,000 Dollars i November 1938. I November 1939 var Værdien af Indførselen fra Tyskland 2,656,000 Dollars mod 6,922,000 Dollars i 1938.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT**Damperen »Olga« sunket**

Damperen »Olga« af København er i Torsdag Morges Grundstødt paa Halkarndsholmen Sydvest for Torungen. Skibet var for udgaende fra Arendal og havde Lods om Bord. Skibet væltede straks efter Grundstødningen om paa Siden og efter en Times Forløb maatte Mandskabet, 17 Mand, gaa i Baadene.

Om Aarsagen til Grundstødningen kan endnu intet siges. Skibets Kaptajn Petersen fortæller, at man arbejdede en Timestid med at faa Skibet af Grunden, men pludseligt kæntrerede det over paa Siden, og man maatte hurtigt gaa i Baadene. Herunder faldt en af Besætningen i Vandet, men det lykkedes ham hurtigt at naa en af Baadene. En Bjergningsbaad har i Formiddag været ude ved Vraget, og man har fundet Bjergning udelukket. Antagelig bliver Skibet totalt Vrag.

Damperen »Olga« tilhører Dampskibsselskabet »Progress«, Rederiet Marius Nielsen & Søn, der oplyser, at Aarsagen til Grundstødningen er, at Fyrene var overrisede og kunde ikke ses.

»Olga« er et af Rederiets mindste Skibe, bygget i 1911 i Antwerpen, og paa 1250 Tons Dødvægt.

Svensk Skib minesprængt

Der er til Amsterdam indløbet Meddelelse om, at den svenske Damper »Flandria«, 1179 Tons, er sunket efter at være stødt paa to Miner 100 Mil ud for Ymuiden den 19. Januar.

17 Mand af Besætningen druknede. Efter at have tilbragt 2 Dage i en aaben Baad blev 4 Mand landsat i Ymuiden af den norske Damper »Balsac«.

»Flandria« var paa Rejse fra Göteborg til Amsterdam.

Britisk Tankskib sænket ved Eksplosion

Det britiske Tankskib »Caroni River«, 7807 Tons, sank forleden efter en Eksplosion ud for Englands Sydvestkyst. Flere Mand af Besætningen er kvæstede. Nogle af dem blev ved Eksplosionen kastet op i Luften og faldt tilbage paa Dækket. Mandskabet blev reddet.

Skibet havde lige forladt Værftet for at foretage en Prøvetur, da Eksplosionen skete, hvorfor der endnu befaandt sig Værftarbejdere om Bord.

Thyborøn Kanal 1939

Der er i Aaret 1939 passeret 302 Skibe gennem Thyborøn Kanal med Lods om Bord; deres Brutto Tons udgjorde 204,959 Tons. Af de 302 Skibe var 176 danske og 126 fremmede, alle Motor- eller Dampskibe; der har i de senere Aar ingen egentlige Sejlskibe passeret.

Dette er Rekord, idet de 204,959 Br. Tons kun gælder Skibe, der har haft Lods, og naar Lodseriet samtidig kan notere 1300 Skibe, der er passeret uden Lods, kommer den passerede Br. Tonnage op paa 7—800,000 Tons. Derfor kommer, at der samtidig er passeret det hidtil største Antal Fiskekuttere — 31,477 — deraf 617 fremmede.

Undtagelser fra de franske Udførselsbestemmelser

I »Journal Officiel« for den 5. Januar er offentliggjort en Meddelelse fra det franske Handelsministerium, ifølge hvilken der indrømmes en almindelig Undtagelse fra det franske Udførselsforbud, for saavidt angaar forskellige Uldstoffer.

Indførselsregulering i Palæstina

Ved en »Licensing of Import Order« af 11. December er Indførselen af en lang Række Varer til Palæstina blevet gjort betinget af Licens. Licenserne tildeles de enkelte Importører i et vist Forhold til deres Indførsel i Perioden fra 1. Sept. 1938 til 1. Sept. 1939. Blandt de kontingenterede Varer kan nævnes følgende: Korn, Foderstoffer, Kødkonserver, Smør, Ost, Æg- og Mælkeprodukter, forskellige andre Levnedsmidler saasom Biscuits, Smørsurrogater, Kakaoproduktion, Fiskekonserver, spiselige Olier, Spisefedt, Sukker, Glykose, Sakkarin, Sukkervarer og Marmelade; Fedtsyrer; uberedte Huder og Skind; Glas- og Lervarer; Cement; Emaillevarer; Kabler og Traad; Varer af Aluminium, Tin og Zink; medicinske, optiske og videnskabelige Instrumenter og Apparater; diverse Maskiner; Tapet; Tovværk; forskellige Kemikalier; Farver, Fernis og Lakker; garvede Huder; Lædervarer; Papirvarer; Varer af Gummi, samt Legetøj.

Fritaget for Kravet om Indførselslicens er:

- Varer, som er afskibet før 11. December,
- Varer, som indføres til Regeringen,
- Rejsendes Bagage m. v.,
- Postpakker, hvoraf Indholdets Værdi ikke overstiger 1 pal. Pd. Sterling.

Græsk og engelsk Damper minesprængt

Den græske Damper »Asteria«, der var paa 3313 Tons, er blevet minesprængt og er sunket i Nordsøen. Dampere havde en Besætning paa 24 Mand, hvoraf de 11 er blevet reddet og bragt ind til en engelsk Østkysthavn. De reddede havde drevet omkring i en lille Baad i 15 Timer. De medførte Liget af et Medlem af Besætningen. De øvrige 12 af Besætningen og en engelsk Lods frygtes omkomne.

Besætningen, 48 Mand, fra den britiske Damper »Cairnross«, 5404 Tons, hjemmehørende i Newcastle, er blevet landsat i en Havn paa Sydvestkysten. Dampere var stødt paa en Mine udfor Vestkysten af England og sunket i Løbet af 1 Time.

Tysk Handelsdamper minesprængt

En tysk Handelsdamper er minesprængt i den svenske Minespærring. Eksplosionen indtraf paa 1 Minut nord-nordøst for Understen (mellem Åland og Upplandskysten). Dampere havde passeret Understen paa den forkerte Side. Sejlløbet gaar paa Vestsiden heraf, men Dampere sejlede paa Østsiden. Man saa Besætningen gaa i Baadene.

Tre norske Skibe torpederet

Et Reuter-Telegram meddeler, at den norske Damper »Fagerheim« er blevet torpederet i Biscayaabugten. De Overlevende er blevet bragt ind til Vigo af den græske Fragtdamper »Iris«. »Fagerheim« var paa Vej til England fra Afrika, da der skete en Eksplosion, hvorved Skibet brækkede over i to Stykker og sank i Løbet af to Minutter, uden at der blev Tid til at udsende S O S Signaler.

Det menes, at 14 Mand af Besætningen er omkommet. De Overlevende, der af den græske Damper blev taget om Bord fra en lille Baad, var alle udmattede og led af Sult og Kulde. De var blevet slemt kvæstede i Kampen mod Bølgerne. Kaptajnen havde faaet begge Ben brækket.

»Fagerheim« var paa 1590 Tons og indregistreret i Tønsberg som tilhørende Aktieselskabet »Fagerheim«.

Blandt Besætningen paa det forliste norske Skib menes at være en ung dansk Sømand, den 25-aarige Letmatros Carl Madsen, Søn af Formanden for Sømandenes og Søfyrbødernes Forbund i Odense, K. C. Madsen.

Til Bachkes Rederi i Trondheim er indløbet Telegram fra Kaptajnen paa Rederiets Skib »Enid« om, at Skibet er torpederet ud for Shetland. Skibet var paa 1800 Tons d.w. og havde 16 Mand Besætning, som alle skal være reddet. De gik i to Baade. Kaptajnens Redningsbaad med ialt 7 Mand blev taget op af et dansk Motorskib. I den anden Redningsbaad befandt sig 9 Mand. Dens Skæbne kendes endnu ikke. Hele Besætningen er norsk.

»Enid« var bygget i Moss 1924.

Den tredje norske Baad er sænket med Torpedo og Granater af en tysk Ubaad ud for Nordøstkysten af Skotland.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Frugtmarkedet har i den forløbne Uge været noget roligere, men Rateniveauet har holdt sig stabilt.

De engelsk/franske regeringskontrollerede Markeder er knap saa aktive som i den forløbne Uge. I enkelte af disse Trades søgtes der neutral Tonnage, blandt andet fra River Plate, for hvilket der gentagne Gange blev budt 80/- til U.K., uden at Rederne viste Interesse herfor.

For neutral Regning fra River Plate indikeres \$22.- til Antwerpen eller Rotterdam, men det var ikke muligt at faa Tonnage til denne Rate. Til Danmark er Raten uforandret \$17.-

Fra Østkysten af Nordamerika søges der stadig Tonnage for Scrapjern til Japan til \$14.-, ligesom der cirkulerer forskellige Ordre for Svovl til Australien og Japan. Til Australien indikeres \$12.- og til Japan \$10.-. For Kul fra Hampton Roads indikeres \$7.50 til Santos. For Northern Range/W.C.U.K. eller Nordfrankrig ligger Raten uforandret omkring 32c. per Balefod paa Net Charter. Hampton Roads/Gøteborg er sluttet til \$14.-, hvilket kan gentages. Northern Range/Fiume indikerer \$16.- for Scrapjern paa gross terms, og Hampton Roads/Vestitalien indikerer \$10.- for Kul.

Sukkermarkedet fra Vestindien til Europa er noget livligere. Til Frankrig/England er Raten jo fastlagt. Derimod søges der Tonnage til Antwerpen, for hvilket der indikeres \$20.-.

Pacificystmarkederne har været uden større Udsving. Raten for Scrapjern ligger omkring \$11.50, og Salt fra Oakland til Japan er sluttet til \$9.25 med hurtige Ekspeditioner. Korn fra Portland/Shanghai indikerer \$12.- per 2000 lbs., og Korn fra Pacificysten til Vladivostok har betalt \$12.50 per 2000 lbs. Lumber Raten fra Pacificysten til Østen er ufor-

andret omkring \$17.- Basis Shanghai. Intercoastal Lumber vil nu betale \$16.50.

Østens Markeder er uforandrede. Der er stadig en lang Række Ordre, men som gentagne Gange fremholdt, er det overordentlig vanskeligt at faa neutral Tonnage interesseret i disse hjemgaaende Forretninger, da de neutrale Redere ikke bryder sig om at sende deres som Regel overordentlig kostbare Motor-skibe ind i Krigszonen.

For Soyabønner fra Manchuriet til Danmark ligger Raten stadig omkring 100/-.

Fra Philippinerne er igen sluttet Sukker fra U.S. N.H. til \$10.-, og der kan antagelig placeres yderligere Tonnage, men ifølge de sidste Telegrammer modtaget fra Manila synes Forretningen at være ved at gaa i Staa paa Grund af Arbejdervanskeligheder.

Rismarkederne fra Saigon og Kolsichang er uforandrede.

Fra Madraskysten er betalt \$28.- for Kerner og/eller Linsæd til Rotterdam.

Fra Australien venter man store Transporter af Hvede til U.S. Gulf eller U.S. Atlantic. Befragterne noterer 60/- for denne Forretning, men det menes, at Raten vil komme til at ligge i Nærheden af 70/-, naar Befragterne er parat til at slutte.

De europæiske Markeder er uforandrede. Efterspørgslen efter Tonnage for Kul og Koks til Skandinavien er stadig stærk. For Danmarks Vedkommende er Raten uforandret, hvorimod der for nylig har fundet en Forhøjelse Sted i Fragterne til Sverige.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgslen efter denne Tonnage uforandret god, men Regeringsrestriktioner stiller sig i mange Tilfælde hindrende i Vejen for Forretningernes Afsluttelse. Rateniveauet er uforandret.

Skibet havde 16 Mands Besætning. 8 Mand roede ind til en Ø, og de øvrige 8 blev taget om Bord af en britisk Trawler.

Den svensk-engelske Handelsoverenskomst

Reuters Bureau erfarer, at den svensk-engelske Handels-overenskomst har til Formaal at opretholde den gensidige Handelsudveksling paa et saa normalt Niveau som muligt. Det forlyder, at Sverige særligt har interesseret sig for engelske Tekstilvarer, navnlig Uldvarer, og for Kul, medens England af Sverige navnlig ønsker at købe Tømmer og Jernmalm. Det meddeles, at Traktaten, der er den første Handelstraktat, England har afsluttet under Krigen, ikke indeholder Bestemmelser om Tuskhandel.

Den blandede svensk-engelske Kommission, som skal drage Omsorg for en glat Gennemførelse af Traktaten, bestaar af tre svenske og tre engelske Repræsentanter.

Kommissionen vil skiftevis holde Møder i London og Stockholm. Det første Møde afholdes antagelig i Stockholm.

Det meddeles, at Bankier Charles Hambro er blevet udnævnt til Medlem af den staaende Kommission, der er nedsat i Henhold til den nye, engelsk-svenske Overenskomst. Hambro skal fungere som Formand, naar Kommissionen holder Møde i London.

Stor 3-mst. Skonnert skruet ned?

To Mand har fra Lollands Sydkyst iagttaget en stor 3-m. Sk., der laa i Isen i Østersøen. Pludselig saa de to Mænd Skonnertens Aglerstøvn hæve sig i Vejret, og i Løbet af faa Øjeblikke forsvandt Skibet i Isen. Der blev ikke iagttaget nogen Eksplosion, og da Isskruningerne i Østersøen for Tiden er meget voldsomme, hersker der ikke nogen Tvivl om, at Skonnerten er skruet ned.

Hvorvidt nogen af Besætningen har reddet sig, vides ikke.

Søfolks Skatteansættelse

Til Brug ved Skatteansættelsen for Skatteaaret 1940—41 har Ligningsdirektoratet fastsat følgende angaaende Værdien af Søfolks fri Kost ombord:

For ugifte Skibsførere, Styrmand, Maskinmestre og ligestillede 2,25 Kr. pr. Dag.

For gifte Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre m. v.

med skattepligtig Kontantløn 8000 Kr. og derover 2,25 Kr. pr. Dag.

For gifte Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre m. v. med skattepligtig Kontantløn under 8000 Kr. 1,75 Kr. pr. Dag.

For ugift Mandskab iøvrigt 1,50 Kr. pr. Dag.

For gift Mandskab iøvrigt 1,10 Kr. pr. Dag.

»Cimbria« redder tre Skibbrudne

Det forenede Dampskibsselskabs Damper »Cimbria«, der forleden indkom i Randers Havn efter en meget haard Rejse fra København, havde tre skibbrudne om Bord. Det var Fiskeskipper Holger Sørensen, Hals, og hans to Sønner, der i deres Kutter »Margrethe Sørensen« drev rundt paa Kaltegat. Kutterens Motor arbejdede daarligt, og Kutteren var i den Grad overiset, at den hvert Øjeblik truede med at vende rundt. Man blussede derfor efter Hjælp, og fra »Cimbria« saa man ved 2-Tiden om Natten Nødblussene og kom den nødstedte Kutter til Hjælp. Mændene, der var meget forkomne, blev bjergt om Bord, men Kutteren maatte man lade drive.

Estisk Firmaster i Flamme i Københavns Havn

I et firmastet estisk Sejlskib »Gunn«, der sammen med to andre Skibe ligger ud for Sydhavnen i København, opstod der Ild i et Centralfyrrum. Havnevæsenets Sprøjtebaad »Grane« tog ud til Stedet med nogle Røgdykkere, men Ilden greb fortsat om sig.

Direktørskifte i »Shell«

A/S Dansk Shell har i disse Dage skiftet Direktør. Den tidligere administrerende Direktør i Selskabet, Direktør Hans Hansen, som har ledet Selskabet siden dets Stiftelse i 1913, er traadt tilbage og afløst af Direktør V. A. J. Jørgensen. Direktør Hans Hansen er indtraadt i Selskabets Bestyrelse, hvor han er blevet valgt til Formand. Direktørskiftet er sket næsten samtidig med et Navneskifte, idet det nye Navn, »A/S Dansk Shell«, afløser det tidligere kendte »A/S Dansk-Engelsk Benzin & Petroleum Co.«.

Shells nye Direktør er en kendt Mand indenfor Oliebranchen. Han har i de sidste fem Aar været Underdirektør i Selskabet, efter at han tidligere i en Række Aar har arbejdet for den verdensomspændende Olie- og

Benzinkoncern i Udlandet. Til hans Efterfølger som Underdirektør er udnævnt Direktør J. E. Lyhne.

Officerer fra »Windhuk« i Las Palmas

»Times« Korrespondent i Las Palmas meddeler, at en Redningsbaad tilhørende den tyske Rutedamper »Windhuk« er ankommet til Las Palmas med fem Officerer om Bord. Redningsbaaden forlod Lobito i Portugisisk Vestafrika den 5. November. Aarsagen hertil kendes ikke.

»Daily News« Korrespondent i Las Palmas meddeler, at der næres Mistanke om, at der er opstaaet Mytteri. »Windhuk« undslap fra Lobito i November og ankom til Santos i Brasilien den 7. December, hvorefter det blev forbudt den at forlade Havnen.

To engelske Skibe minesprængt

Den engelske Damper »Protesilaus« er blevet minesprængt ud for den engelske Vestkyst. Mandskabet, der bestod af 60 Mand, er blevet landsat. 13 Mand, for det meste Kinesere, er blevet saaret.

Damperen »Ferry Hill« af Aberdeen, 1086 Tons, er løbet paa en Mine og sunket i umiddelbar Nærhed af Nordøstkysten. Eksplosionen høretes fra Kysten. Det menes, at 12 Mand af Besætningen er blevet dræbt, to Overlevende er blevet bragt i Land.

Indskrænkninger i den spanske Statsstøtte til Skibsfarten

Ved et den 5. Januar offentliggjort spansk Dekret af 20. December 1939 træffes der under Hensyn til de ændrede Forhold paa Fragtmarkedet Bestemmelse om, at Lovdekretet af 21. August 1925 med dertil hørende Anordninger om Regeringsstøtte til Skibsfarten suspenderes, for saavidt angaar Ydelse af Præmier til Skibsfarten.

Færøsk Damper brændt

Den færøske Damper »Isafold«, der er bygget af Træ, er blevet ødelagt af en Brand, medens den laa i en skotsk Havn. Ilden opstod i Maskinrummet.

Da Damperen pludselig duvede bort fra Kajen, vanskeliggjordes Slukningsarbejdet. Det lykkedes Besætningen at redde deres Ejendele. Ingen kom til Skade. Der var ingen Ladning om Bord.

Carlsberg Bryggeriernes Drift

Carlsberg Bryggeriernes Drift var 1938—39 i salgs-mæssig Henseende en Rekord i Danmarks ældste Bayerskøl-bryggeri's 92-aarige Historie.

I 1938/39 solgtes 225 Millioner Flasker Øl, 34 Millioner Flasker Mineralvande (henholdsvis 21 og 1 Million mere end sidste Aar), hvilket er det største Salg, der har været siden Grundlæggelsen i 1847, og hermed har Carlsberg fastslaaet sin Stilling som ikke blot Danmarks, men hele Nordens største Bryggerivirksomhed.

11.250.000 Kroner er der i Aarets Løb udbetalt til direkte Lønninger, medens Pensioner, Understøttelser og Sygehjælp andrager 775.000 Kroner.

I det forløbne Regnskabsaar er anvendt 4½ Millioner Kroner til Nyanlæg og til Vedligeholdelse af Maskiner, Bygning og Inventar.

Carlsberg bidrog i det forløbne Aar direkte med 22½ Millioner Kroner til Danmarks Husholdning.

Statens Indtægt ved Ølskat og Omsætningsafgift maa for hele Landet anslaaes til ca. 47 Millioner Kroner i det forløbne Aar. Heraf har Carlsberg betalt 22 Millioner. Iøvrigt fordeler de af Virksomheden erlagte offentlige Skatter og Afgifter sig saaledes:

Ølskat	Kr. 20.151.000
Omsætningsafgift	» 565.000
Kommuneskat	ca. » 217.000
Ejendomsskat	» 233.000
Automobilskatter	» 32.000
	Kr. 21.198.000
Godtgørelse til afgiftspligtige Kunder (Omsætningsafgift)	ca. » 1.325.000
	Kr. 22.523.000

Carlsberg Bryggeriernes Nettooverskud til Ejeren, Carlsbergfondet, udgjorde for 1938/39 ialt 3.533.000 Kroner. Om Anvendelsen af dette Beløb, der jvfr. Statutterne i alt væsentligt gaar til: a) Carlsberg Laboratorium, b) Videnskaben i Almindelighed (herunder Carlsbergfondets biologiske Institut), c) Det nationalhistoriske Museum paa Frederiksborg Slot, samt til Støtte af Kunsten (herunder baade Kunstindustri og Høvekunst), og især til Driften af Ny Carlsberg Glyptotek, henvises til den Beretning, som hvert Aar udsendes af Carlsbergfondet.

Eksamensresultater

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler:

Ved de i December 1939/Januar 1940 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserprøven* mødte 10 Eksaminander, som alle bestod.

Til *Maskinpasserprøven* mødte 4 Eksaminander, som alle bestod.

Til *den almindelige Maskinisteksamen* mødte 128 Eksaminander, hvoraf 108 bestod.

Til *den udvidede Maskinisteksamens Hjelpefag* mødte 69 Eksaminander, hvoraf 64 bestod.

Til *den udvidede Maskinisteksamens Maskinfag* mødte 69 Eksaminander, hvoraf 66 bestod.

Til *den udvidede Maskinisteksamens elektrotekniske Fag* mødte 69 Eksaminander, hvoraf 63 bestod.

Til *Elektroinstallator-Prøven for Maskinister* mødte 47 Eksaminander, hvoraf 34 bestod.

Svendborg Navigationsskole

Eksamen ved Svendborg Navigationsskole afsluttedes Onsdag den 17. Januar med følgende Resultater:

Skibsførereksamen

(Maksimum 168 — Minimum 84)

E. Meyer, Asperup, 132; J. Kolster, Esbjerg, 94; K. Michelsen, Aarhus, 112; A. Grønkjær, Thisted, 131; J. O. Carlsen, Vejle, 8.

Styrmandseksamen

(Maksimum 203 — Minimum 87)

N. Ove, Aarhus, 107; R. Klausen, Ørbæk, 110; A. Laybourn, Viksø, 158; Chr. Ellebæk, Helnæs, 118; R. Kristensen, Ommel, 141; F. Olsen, Gedser, 103; K. Hansen, Aaby, 118; A. Hansen, Munkebo, 125; K. Hansen, Korsør, 142; P. Christensen, Esbjerg, 141; J. Jensen, Odde, 168; P. Mortensen, Færøerne, 145; E. Nielsen, Kastrup, 139; V. Skytte-Jensen, Sprogø, 145; O. Wichmann, Helsingør, 133; J. Aabel, København, 120; J. Jørgensen, Marstal, 95; L. Pihl, Skaarupøre, 111.

Sætteskipperprøven

(Maksimum 63 — Minimum 27)

J. Schmidt, 42.

Kystskipperprøven

(Maksimum 27 — Minimum 9)

P. Nielsen, Rønne, 19; A. Kristensen, Rudkøbing, 15.

Radioekspedientprøven

II Kl. Certifikat

H. Fallesen, Gøner, Styrmand, 6,9; A. Gydesen, Sønderborg, Styrmand, 6,2; H. Hansen, Egersund, Styrmand, 7,2; P. Jacobsen, Færøerne, Styrmand, 5,9; A. Jørgensen, Horsens, Styrmand, 7,1; E. Kanstrup, Rudkøbing, Styrmand, 6,8; T. Markert, Svendborg, Styrmand, 7,2; H. Petersen, Troense, Styrmand, 7,6; H. Pedersen, Brendrup, Styrmand, 6,4; H. Schulte, Egersund, Styrmand, 6,8; H. Pedersen, Østerhæsing, Styrmand, 7,1; H. Hansen, Odense (ikke Navigator), 6,2; P. Pedersen, Middelfart (ikke Navigator), 6,6.

Indstillet fra Marstal: E. Bager, Styrmand, 5,4; K. Hansen, Styrmand, 5,1; C. Madsen, Styrmand, 4,9; K. Petersen, Styrmand, 6,5.

I Kl. Certifikat

J. Glinsvad, Vejlbj, 6,5; J. Gardshorn (indst. fra Fanø), 4,5.

Skolen fortsætter straks med Kursus til alle nautiske Eksaminer og Radioeksamen.

M/S »Rotna«

Der var fastsat Stabelafløbning for den nye Bornholmerbaad hos Burmeister & Wain Tirsdag den 16. ds., men Stormen var saa voldsom, at man ikke turde tage Risikoen ved en Søsætning. Derfor nøjedes man den 16. med at døbe Baaden.

Den 17. havde Vejr-situationen bedret sig, og den nye Bornholmerbaad kom med en Dags Forsinkelse, men sikkert i Vandet.

Søfartens Bibliotek

Biblioteket har nu været i Virksomhed i ca. 4 Maaned, og der har været stor Efterspørgsel efter Skabe og Bøger fra Søfartens Bibliotek. Der er etableret ialt 82 Skabe med 4.612 Bøger, foruden en Del mindre Bogparker med ialt 561 Bind.

Til Marinens Skibe og Stationer er udsendt 751 Bind. De hjemmевærende Samlinger af tilsluttede Biblioteker: Marinens Skibsbibliotek og Sømandsbiblioteket for Danmark er blevet gennemgaaet, og man har udtaget de Bøger, som skulde indgaa i Søfartens Bibliotek. Fra Marinens Skibsbibliotek er der indtil nu indgaaet ca. 1400 Bøger og fra Sømandsbiblioteket ca. 300 Bind.

Biblioteket har stadig den Glæde at modtage Bidrag fra Interesserede. Rønne Kommune har lovet 200 Kr. til Starten og 100 Kr. aarligt, og Dansk Sejlskibsrederiforening har givet Tilsagn om 500 Kr. til Starten og 200 Kr. aarligt, medens Fyens Disconto-Kasse har givet et Bidrag paa 200 Kr.

Søfartens Biblioteks Bogbestand er nu paa 16.300 Bøger, hvoraf dog ca. 11.200 Bøger er af ældre Dato, saa

der er stadig Brug for meget betydelige Midler til Anskaffelse af ny, lodig Litteratur.

Pristalsregulering af Frihavnselskabets Takster

Københavns Frihavns Aktieselskab har ansøgt Ministeriet for offentlige Arbejder om Bemyndigelse til at forhøje eller nedsætte Selskabets Takster for Arbejdspenge og Pakhusleje med indtil 0,5 pCt. for hvert Point, Pristallet stiger eller falder. Denne Takstændring skal have Gyldighed i de nærmeste tre Maaneder efter de enkelte Pristals Bekendtgørelse, og Ordningen foreslaas gældende til 1. Marts 1941. Som Forholdene ligger for Tiden, vil man dog for de første tre Maaneders Periode — fra Januar Pristallets Offentliggørelse og fremefter — kun forhøje Taksterne med 0,4 pCt. for hvert Point, Pristallet vil være steget over 184.

Motiveringen for dette Forslag, der er indbragt for Københavns Havnebestyrelses Møde paa Fredag, er Nødvendigheden af at skaffe Selskabet Dækning for de ved Overenskomsten mellem Arbejdsgiverforeningen og De samvirkende Fagforbund forøgede Arbejds lønninger.

Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe

Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe har afholdt et 3 Dages Møde i Vejle med Generalforsamling under Ledelse af Navigationsskoleforstander L. Rasmussen, Svendborg. Alle Foreningens 12 Kredse var repræsenteret. Forretningsfører Borch-Johansen aflagde Regnskabet og Aarsberetningen.

Foreningens Virksomhed har navnlig siden Krigen's Begyndelse haft et stadigt voksende Omfang. Nye Opgaver har meldt sig, og Krigen har skabt særlige Problemer, bl. a. hele Rationeringsspørgsmaalet, hvorved Foreningens Administration har løst Spørgsmaalet om Skibenes Forbrug. Foreningens Ledelse har for det kommende Aar foretaget visse Ændringer i de hidtidige Fragtrater, dels for Rundfragterne og dels med Hensyn til Tillægsprocenter for lette Varer.

Under Forhandlingen gav Generalforsamlingen almindelig Tilslutning til det udførte Arbejde og til Retningslinierne for næste Aar. Der vedtoges et generelt Dyrtidstillæg paa Fragtraterne à 15 pCt. Endvidere vedtoges del i den nærmeste Fremtid at færdigbehandle et Forslag om Standardcerteparti, der paa forskellige Punkter indeholder Forenkling og Rationalisering af Befragtningsvilkårene, som fastsætter klare Retningslinier for Last- og Lossarbejdet m. v. Ligeledes bestemtes det, at Last- og Losseliden normalt skal reduceres i Forhold til den hidtidige Coutume. Endelig vedtoges en Forenkling af Bestemmelserne vedrørende Losning af Korn med Elevator. Til næste Aars Modested valgtes København.

27,000 Kr. om Maaneden til Bevogning af de danske Minefelter

Udgifterne til de ved de nye danske Spærreomraader etablerede Stationspatruller og Bevogningstjeneste samt Lods- og Minetjeneste, der finder Sted i umiddelbar Nærhed af de tyske Minespæringer, maa siges at være yderligere meget væsentligt forhøjet. I den Anledning har Forsvarsministeren søgt Finansudvalget om Tilslutning til et særligt Tillæg, som i alt vil andrage 27,000 Kr. pr. Maaned for Skibsmandskab. Finansudvalget har tiltraadt, at denne Forhøjelse ydes.

Finansudvalget har paa Forslag af Forsvarsministeren og efter Indstilling af Fyrdirektoratet tiltraadt en Bevilling paa 225,000 Kr. til Anskaffelse af Reservebeholdninger af Lystødemateriel.

Danske Skibe skal i Henhold til Lov være udstyret med særligt Redningsmateriel. I den Anledning har Handelsministeren søgt Finansudvalget om Bevilling til ekstraordinært Redningsmateriel til 5 Statsisbrydere til ialt 28,830 Kr. Endvidere om Forhøjelse af Kaskoforsikringen af Statsisbrydere, der vil medføre en Præmieforhøjelse af 66,355 Kr. aarlig. Finansudvalget har tiltraadt disse Bevillinger.

Stort svensk Import-Overskud i 1939

Udenrigshandelen i Fjor har efter Handelsministeriets foreløbige Statistik resulteret i en rekordmæssig Overskudsimport, navnlig paa Grund af Importprisernes mægtige Stigning i de sidste Maaneder af Aaret.

Overskudet udgør 609 Mill. Kr., hvilket er 371 Mill.

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

Kr. inere end Importoverskudet i 1938. Alene December Maaned har givet et Importoverskud paa 102 Mill. Kr.

Tankskibet »Danmark«

Som kort meddelt i sidste Nummer er Danmarks største Skib, D. D. P. A.s Motorskib »Danmark« blevet totalt Vrag efter Eksplosionen i en nordskotsk Havn. Man staar stadig ganske uforstaaende over for Aarsagen til Eksplosionen.

Selskabets andet Tankskib »Chr. Holm« laa paa Siden af »Danmark«, da Ulykken skete.

Eksplosionen fandt Sted lige ud for den skotske Kyst og indtraf ved 5-Tiden om Morgenen. Den skal have været meget kraftig, og Skaden er indtraadt midtskibs, hvor der blev revet saa stort et Hul, at to-tre Høles kan køres igennem. Samtidig fik den anden Skibsside en stor Bule ud ad, og »Danmark« fik straks svær Slagside. Eksplosionen var saa voldsom, at Løbebroen fra Stævn til Agter blev bøjet, saa den stod i en Bue op efter. Mandskabet paa »Danmark« blev sammen med Skibets Kaptajn Michelsen kort efter bragt i Land.

Det er ganske umuligt at sige, hvad der har gjort det af med Danmarks største Skib. Hverken en Torpedo eller en Mine kan foraarsage et Hul over Vandlinien. Og en Selvantændelse i Lasten maa anses for udelukket.

En Række Ekspertter er gaet i Gang med en Undersøgelse, der skal søge godtgjort Aarsagen.

PERSONALIA

70 Aar

Den 2. Februar fylder tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn J. C. Christensen, 70 Aar. Kaptajn Christensen, der i flere Aar førte m.s. »Odense«, forlod Søen 1934 og er bosiddende i Odense.

Tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn F. Kromann fyldte den 20. Januar 70 Aar. Kaptajn Kromann, der i flere Aar førte 3-m. Sk. »Emanuel«, forlod Søen i 1930 og er bosiddende i Marstal.

60 Aar

Maskinmestrenes Næstformand, Maskinmester Oluf Pedersen fylder 27. Januar 60 Aar.

Som ganske ung sejlede han i C. K. Hansen og i Ø. K., men siden 1902 — altsaa i ca. 38 Aar — har han haft Ansættelse i Det danske Kulkompagni, hvor han har haft Tilsyn med alle Kompagniets Skibe under deres Bygning og siden gjort Tjeneste i dem som Maskinchef. Indenfor Foreningens Bestyrelse har han udrettet et stort Arbejde og har deltaget i alle betydende Forhandlinger. Siden 1925 har Oluf Pedersen været søfarende Viceformand.

Tidligere Fører i Svitzers Bjergningsentreprise og Leder af Svitzers Buggerselskab, Kaptajn S. O. A. Jensen, fyldte den 21. Januar 60 Aar. 1933 flyttede Kaptajn Jensen til Nørresundby, hvor han har nedsat sig som Havari-ekspert.

50 Aar

Fører i J. Lauritzens Rederi A/S, Kaptajn C. F. Warming, fylder den 1. Februar 50 Aar. Kaptajn Warming er Fører af m.s. »African Reefer«.

Den 17. Januar fyldte Kaptajn H. C. Hansen 50 Aar. Kaptajn Hansen er Fører af J. Lauritzens Damper »Frida«.

Mangeaarig Lods i Shanghai, Kaptajn K. Petersen, fylder den 31. Januar 50 Aar.

Dødsfald

Norges tidligere Søfartsdirektor Lars Hansen er afgaaet ved Døden, godt 80 Aar gammel.

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 & 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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Rederi
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmeild"
Amaliegade 38**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af ArbejdsgiverforeningenÆldste 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 &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15782

Amaliegade 49,

Efter Kl. 6 Ordrup 3088

København K.

Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsforbrugsvarer

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel: "Zetesta".

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.

56. Aargang.

København 18. Januar 1940.

Nr. 5.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre, Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan indon Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Danmark.

392. Advarsel vedrørende Afmærkningen i danske Gennemsejlingsfarvande.

Afmærkningen i de *danske Gennemsejlingsfarvande* kan paa Grund af Isforholdene ikke forventes at være i Orden eller paa Plads.

393. De danske Minespæringer i Store-Bælt og Lille-Bælt. Oplysning om Lystønder og Fyrskibe under Isforhold. Advarsel.

Lystønder og Fyrskibe ved de *danske Neutralitetsspæringer i Store-Bælt* og *Lille-Bælt* S.-lige Del inddrages paa Grund af Is. Lystønderne erstattes med Spirtønder.

I sigtbart Vejr og under gunstige Isforhold vil Passage af Gennemsejlingsløbene gennem Spæringerne muligt kunne ske om Dagen, men kun efter forudgaaende Sejl-anvisning af de stationerede Vagtskibe. Forværrede Isforhold kan medføre, at Lods- og Vagtskibe ikke er paa Plads, i hvilket Tilfælde det ubetinget fraraades at nærme sig Spæringerne eller forsøge Passage af disse, da dette vil være forbundet med Livsfare.

(Se Tillæg.)

I. Østersøen.

394. (P). Danmark. Bornholm. Hammer Odde Fyr. Radiofyr oprettes.

Den 15. Februar d. A. oprettes ved *Hammer Odde Fyr* paa $55^{\circ} 17' 53''$ N. $14^{\circ} 46' 42''$ E. et Radiofyr med følgende Data: Radiofrekvens: $312,5$ kc/s (c. 960 m). Tonofrekvens: 752 c/s. Rækkevidde: 50 Sm. Signalet er:

Bogstaverne MNMN	8,75 s.
Pause	1,25 s.
7 Streger à $5,5$ s. Varighed	40,00 s.
Pause	10,00 s.
	1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed	2 m.
Pause	4 m.
Periode	6 m.

Udsendelsestider:

I usigtbart Vejr: Ved det 0^m, 6^m, 12^m o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr: 2 Gange hver Time begyndende ved 6^m og 12^m.

Nogen Tid før Radiofyret sættes i Drift vil det være i Virksomhed til Forsøg.
(Kort Nr. 188, 189, 180 og 181. Danske Lods, Side 427. Fyr-Fort. Afd. B, Side 12.)

- 395. (T). Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Dybde i Indløbet.**
E. f. S. Nr. 1/188 1940 annulleres og erstattes med:
I Indløbet til *Hammerhavnen* er sket en Tilsanding, saaledes at Vauddybden nu kun er 3,7 m i N.-Siden, 3,6 m i Fyrlinien og 3,3 m i S.-Siden af Sejlrenden.
c. 55° 17' N. 14° 46' E.
(E. f. S. Nr. 1/188 1940. Havnelods, Side 82).
- 396. Danmark. Bornholm S. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 1/6. Berlin 1940.)
Et Vrag ligger sunket paa c. 54° 51',₀ N. 14° 51',₃ E.
- 397. Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Fyrskibet Utgrunden inddraget for Is.**
(U. f. s. Nr. 2/86. Stockholm 1940.)
Fyrskibet *Utgrunden* paa c. 56° 21' N. 16° 15' E. er inddraget for Is.
- 398. Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmarsunds djuprännan. Fyr tændt. Lystønde inddraget.**
(U. f. s. Nr. 59/3497 og 2/85. Stockholm 1939 og 1940.)
E. f. S. Nr. 2/13 1940 annulleres og erstattes med:
1) Ved Rendens W.-Side paa 56° 40',₃ N. 16° 23',₃₀ E. er tændt et Fyr, *Huvudet*, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 4^s. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Hvidt, 7,2 m højt Fyrtaarn. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 202½° til 206°. | 6. Rødt i Pej. fra 22½° til 56°. |
| 2. Rødt i — - 206° - 227°. | 7. Grønt i — - 56° - 100°. |
| 3. Hvidt i — - 227° - 317½°. | 8. Rødt i — - 100° - 194°. |
| 4. Grønt i — - 317½° - 0°. | 9. Grønt i — - 194° - 202½°. |
| 5. Hvidt i — - 0° - 22½°. | |
- 2) Lystønden *Huvudet västra* paa 56° 40',₅₀ N. 16° 23',₃₁ E. er permanent inddraget.
3) Ved Rendens W.-Side paa 50° 40',₃₂ N. 16° 23',₅₂ E. er tændt et Fyr, *Osvallsgrundet*, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2^s. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Hvidt, 7,2 m højt Fyrtaarn. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 202½° til 209°. | 5. Grønt i Pej. fra 338° til 14°. |
| 2. Rødt i — - 209° - 215°. | 6. Hvidt i — - 14° - 22½°. |
| 3. Hvidt i — - 215° - 301½°. | 7. Rødt i — - 22½° - 127°. |
| 4. Rødt i — - 301½° - 338°. | 8. Grønt i — - 127° - 202½°. |
- (E. f. S. Nr. 2/13 1940. Kort Nr. 181.)
- 399. Sverige E.-Kyst. Lystønden Södra Espskärsgrundet slukkes for Is.**
(U. f. s. Nr. 2/84. Stockholm 1940.)
Lanternen paa Lystønden *Södra Espskärsgrundet* paa c. 58° 14' N. 16° 54' E. er borttaget paa Grund af Isforholdene. Tønden forbliver indtil videre paa Station.
- 400. Sverige E.-Kyst. Farvandet Arkö—Mem. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 2/83. Stockholm 1940.)
Følgende Fyr i Farvandet *Arkö—Mem* er slukket for Vinteren: *Björkskär* (c. 58° 25',₆ N. 16° 47',₆ E.), *Färholmen*, *Ettersundet sydöstra* og *nordvästra* samt *Stegeborg*.
- 401. Sverige. Stockholm Skærgaard. Klokketønden Södergrundan inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 2/136. Stockholm 1940.)
Klokketønden *Södergrundan* paa c. 59° 15' N. 19° 05' E. er inddraget for Vinteren og erstattet med en Stage med Kost.

402. Sverige. Stockholm Skærgaard. Granhamnsfjärden—Kanholmsfjärden (Röd-lögaleden). Oplysning om Fyr.
(U. f. s. Nr. 2/82. Stockholm 1940.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 58/3866 1939, Pkt. e) meddeles, at Fyret *Pål-kobb* paa $59^{\circ} 24'_{,70}$ N. $18^{\circ} 54'_{,55}$ E. lyser, som følger: 1) Grønt, uforstærket i Pejl. fra Land til 22° .
2) Grønt i Pejl. fra 22° til 36° .
3) Hvidt i — - 36° - $38\frac{1}{2}^{\circ}$.
4) Rødt i — - $38\frac{1}{2}^{\circ}$ - 51° .
5)–9) uforandrede.
(E. f. S. Nr. 58/3866 1939.)
403. Sverige. Ålandshavet. Midlertidigt Løb. Afmærkning.
(U. f. s. Nr. 2/81. Stockholm 1940.)
Et midlertidigt Løb E. for *Vaddö* er aabnet og afmærket, som følger:
a) $59^{\circ} 56'_{,58}$ N. $19^{\circ} 01'_{,20}$ E. En sort Stage med 1 Ballon, 1,6 Sm ENE. for *Flisaläggorna*.
b) $59^{\circ} 59'_{,33}$ N. $18^{\circ} 57'_{,90}$ E. En sort Stage med 2 Balloner, 1,3 Sm E. for *Rönnskärsläggorna*.
c) $60^{\circ} 00'_{,40}$ N. $18^{\circ} 55'_{,70}$ E. En Stage, 0,9 Sm ENE. for *Hannläggorna*.
d) $60^{\circ} 03'_{,44}$ N. $18^{\circ} 51'_{,80}$ E. En sort Stage med 1 Ballon, E. for *Fjällholmarua*.
e) $60^{\circ} 06'_{,06}$ N. $18^{\circ} 52'_{,62}$ E. En Stage 0,05 Sm E. for *Storbrottet*.
f) $60^{\circ} 08'_{,45}$ N. $18^{\circ} 53'_{,13}$ E. En sort Stage med 1 Ballon, SE. for *Svartklubben*.
404. Tyskland. Danzig Bugt. Zoppot NE. Undervandshindring forgæves eftersøgt.
(N. f. S. Nr. 1/93. Berlin 1940.)
Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa c. $54^{\circ} 28'_{,5}$ N. $18^{\circ} 35'_{,9}$ E. er forgæves eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 63/3516 1939.)
405. Tyskland. Gedser—Dars Minespærring. Lodsmoderskib. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 1/4. Berlin 1940.)
Lodsmoderskibet paa c. $54^{\circ} 23'_{,33}$ N. $12^{\circ} 18'_{,8}$ E. ved *Gedser* Minespærring ligger efter Vejrforholdene for 110 à 160 m Kæde og med Spring paa Kæden fra Agterskibet for at skaffe Lodskutteren Læ.
Ankerkæden viser saaledes undertiden 45° ud fra Skibet.
(Se Tillæg.)

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

406. Danmark. Sundet. Lystønden Charlottenlund inddraget for Is.
Lystønden *Charlottenlund* paa c. $55^{\circ} 45'$ N. $12^{\circ} 37'$ E. er inddraget for Is og erstattet med en hvid Stage.
407. Danmark. Sundet. Kongedyb. Lys- og Klokketønden Provesten inddraget for Is.
Lys- og Klokketønden *Provesten* paa c. $55^{\circ} 41'$ N. $12^{\circ} 39'$ E. er inddraget for Is og erstattet med en rød Spirtønde.
408. Danmark. Sundet. Kastrup Havn. Somærker inddraget for Is.
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost ved N.-Siden af den gravede Rende til *Kastrup* Havn paa $55^{\circ} 38'$ ($18''$) N. $12^{\circ} 40'$ ($00''$) E. samt den ligeoverfor liggende hvide Stage med Halnvisk ved S.-Siden af Renden er inddraget for Is.
409. Danmark. Sundet. Drogden. Lys- og Klokketønden Knolden inddraget for Is.
Lys- og Klokketønden *Knolden* paa c. $55^{\circ} 38'$ N. $12^{\circ} 42'$ E. er inddraget for Is og erstattet med en hvid Spirtønde.

410. Danmark. Sundet. Drogden. Nordre-Røse Lystønde inddraget for Is.
Lystønden *Nordre-Røse* paa c. $55^{\circ} 38' N.$ $12^{\circ} 42' E.$ er inddraget for Is og erstattet med en rød Spirtønde.
411. Danmark. Sundet. Drogden 8.0 m-Rende. Lystønder inddraget for Is.
Lystønderne *Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5, B* (c. $55^{\circ} 35' N.$ $12^{\circ} 42' E.$) og *C* i *Drogden 8.0 m-Rende* er inddraget for Is. Lystønde *B* er erstattet med en hvid Stage.
412. Sverige. Sundet. Kullagunnarstorpsgrundet Klokketønde inddraget for Is.
(Telegram fra Lodskeaptajnen i Malmö.)
Klokketønden *Kullagunnarstorpsgrundet* paa $56^{\circ} 06' N.$ $12^{\circ} 36' E.$ er inddraget for Is.
413. Sverige. Sundet. Vens NW.-Rev. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
(Telegram fra Lodskeaptajnen i Malmö.)
Lys- og Fløjtetønden *Vens NW.-Rev* paa c. $55^{\circ} 55',1 N.$ $12^{\circ} 39',5 E.$ er inddraget for Is.
414. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højestene Løb. Fyrbelysning slukket paa Grund af Is. Vornæs Pynt Ledefyr tændt.
Fyrbelysningen i *Højestene Løb* er slukket paa Grund af Isforholdene, hvorfor *Vornæs Pynt Ledefyr* paa c. $55^{\circ} 00',5 N.$ $10^{\circ} 31',2 E.$ midlertidig er tændt.
415. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mømmark NE. Lystønde inddraget for Is.
Lystønden *Mømmark NE.* paa c. $54^{\circ} 56' N.$ $10^{\circ} 03' E.$ er inddraget for Is.
416. Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls Rev Lystønde inddraget for Is.
Lystønden *Pøls Rev* paa c. $54^{\circ} 51' N.$ $10^{\circ} 06' E.$ er inddraget for Is og erstattet med en rød Stage.
(E. f. S. Nr. 46/3008 1939.)
417. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Lystønder inddraget for Is.
Lystønderne *Østerhage* (c. $54^{\circ} 54' N.$ $9^{\circ} 47' E.$) og *Middelgrund S.* (c. $54^{\circ} 51' N.$ $9^{\circ} 51' E.$) er inddraget for Is og erstattet med røde Spirtønder.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

418. Danmark. Kattegat. Lys- og Klokketønden Lillegrund N. inddraget for Is.
Lys- og Klokketønden *Lillegrund N.* paa c. $55^{\circ} 40' N.$ $10^{\circ} 38' E.$ er inddraget for Is og erstattet med en hvid Spirtønde.
419. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Klokketønden Sælgrund N. inddraget for Is.
Klokketønden *Sælgrund N.* paa $55^{\circ} 51' N.$ $10^{\circ} 01' E.$ er inddraget for Is.
420. Danmark. Kattegat. Naveren Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
Lys- og Fløjtetønden *Naveren* paa c. $56^{\circ} 24' N.$ $10^{\circ} 58' E.$ er inddraget for Is og erstattet med en rød Spirtønde.
421. Danmark. Kattegat. Lys- og Fløjtetønden Frederikshavn SSE. inddraget for Is.
Lys- og Fløjtetønden *Frederikshavn SSE.* paa c. $57^{\circ} 24' N.$ $10^{\circ} 35' E.$ er inddraget for Is.
422. Danmark. Kattegat. Klokketønden Frederikshavn inddraget for Is.
Klokketønden *Frederikshavn* paa c. $57^{\circ} 25' N.$ $10^{\circ} 36' E.$ er inddraget for Is og erstattet med en rød Spidstønde.

423. (T.) Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde Ledelyr holdes tændt om Dagen. Løgstør Grunde Ledelyr paa $56^{\circ} 58' N. 9^{\circ} 18' E.$ holdes indtil videre tændt om Dagen undtagen i helt klart Vejr.

424. (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, 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.
- b. $56^{\circ} 43' (08'') N. 8^{\circ} 13' (23'') E.$ — 2,8 m.
- c. $56^{\circ} 42' (34'') N. 8^{\circ} 13' (20'') E.$ — 1,5 m.

(E. f. S. Nr. 2/78 1940.)

425. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Draustjord. Kroksberget Fyr. Taagesignal oprettes.

(K. f. F. Nr. 1. Oslo 1940.)

I Løbet af Januar d. A. oprettes tæt ved 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.

(E. f. S. Nr. 58/3883 1939. Kort Nr. 92.)

426. Norge. Skagerrak. Arendal. Radiofyr oprettet.

(K. f. F. Nr. 1. Oslo 1940.)

Paa Nordre Grødevighodet paa $58^{\circ} 25' 46'' N. 8^{\circ} 47' 08'' E.$ er oprettet et Radiofyr med følgende Data: Bølgelængde: 291,5 kc/s (1029 m) Type A 2. Tonehøjde: 500 c/s. Signalet er:

Bogstaverne SO, 4 Streger, SO	45 s.
Pause	1 m. 15 s.
Periode	2 m. 00 s.

Sendetider: Signalet gives baade i sigtbart og usigtbart Vejr.

Rækkevidde: 10 Sm.

(Kort Nr. 92.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

427. Danmark. Graadyb. Lystønden Graadyb Barre inddraget for Is.

Lystønden Graadyb Barre paa c. $55^{\circ} 26',5 N. 8^{\circ} 15',9 E.$ er inddraget for Is og erstattet med en hvid Spirtønde, mærket B.

428. (P.) Holland. Zeevat van Texel. Haaksgronden W. Tønde udlægges.

(B. u. Z. Nr. 10/123. 's-Gravenhage 1940.)

En rød og sort, lodret stribet Spidstønde „H. G.“ med Cylinder vil snarest muligt blive udlagt paa c. $53^{\circ} 00' N. 4^{\circ} 33' E.$

(Kort Nr. 91.)

429. Belgien. Schelde. Lystønder forandret.

(A. a. N. Nr. 1/2. Bruxelles 1940.)

Fyrkarakteren paa alle Lystønder paa den belgiske Del af Schelde er forandret til Lys med En-Formærkelser hver 8 s., Lys 4 s., Mørke 4 s. c. $51^{\circ} 20' N. 4^{\circ} 16' E.$

(E. f. S. Nr. 54/3544 1939.)

(Se Tillæg.)

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

430. Irland S.-Kyst. Youghal Harbour. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 41. London 1940.)
Det hvide og røde, faste Fyr paa c. $51^{\circ} 56' N.$ $7^{\circ} 51' W.$, c. 0,15 Sm N. for *Moll Goggins corner* er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 2,5^s.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

431. Afrika SW.-Kyst. Saldanha Bugt. Fyr tændes ikke.
(N. t. M. Nr. 46. London 1940.)
E. f. S. Nr. 20/1506 1939 annulleres.
c. $33^{\circ} 03' S.$ $17^{\circ} 55' E.$

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

432. (T). Honduras Bugt. Heredia Shoal. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 15. London 1940.)
Fyret paa c. $15^{\circ} 51' N.$ $88^{\circ} 40' W.$ viser midlertidig rødt Et-Blink hver 6^s.
433. (T). Honduras Bugt. Villedo Shoal Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 16. London 1940.)
Fyret paa c. $15^{\circ} 46' N.$ $88^{\circ} 37' W.$ viser midlertidig grønt Et-Blink hver 3^s.

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

434. Seychellerne. Port Victoria. Grund.
(N. t. M. Nr. 48. London 1940.)
En Grund med 7,3 m Vand ligger paa c. $4^{\circ} 37' S.$ $55^{\circ} 29' E.$, 0,815 Sm 100° fra det hvide Blinkfyrt paa Revet ved Indløbet til *Inner harbour*.

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

435. Korea W.-Kyst. Gule Hav. Bachishin. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 26. London 1940.)
Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink hver 8^s, er tændt paa c. $38^{\circ} 42' N.$ $125^{\circ} 18' E.$, 5,95 Sm 81° fra *Hi To* Fyr. Flammens Højde: 45 m. Synsvidde: 14 Sm. Hvidt, firkantet Betontaarn. Fyret er ubevogtet.
436. Japan. Karafuto. Naka Shiretoko. Fyr tændt. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 25. London 1940.)
1. Paa en lille Ø tæt S. for *Naka Shiretoko* er paa c. $46^{\circ} 01' N.$ $143^{\circ} 25' E.$ tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 24^s. Flammens Højde: 39 m. Synsvidde: 17 Sm. Sort, rund Fyrbaake med hvide Bælter.
2. Ved Fyret er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 24^s.
(E. f. S. Nr. 45/2967 1939.)
437. Stillehavet. Admiralty Islands. Alim Island W. Grund.
(N. t. M. Nr. 27. London 1940.)
Et Rev med 4,6 m Vand rapporteres at ligge paa $2^{\circ} 51' S.$ $146^{\circ} 56' E.$

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
 Korts eller
 Bogs Nr. *England:*
 R New Edition of Africa Pilot, Part III.
Tyskland:
 N D. 344 Gotenhafen, Hafen und Recde.
Norge:
 R Fortegnelse over norske fyr og takesignaler 1940.
 T Tillæg Nr. 3 til Fortegnelse over seilmerker paa den norske Kyst 1937.
 (Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

438. (T). Danmark. Rødby Havn lukket paa Grund af Is.
Rødby Havn paa c. 54° 39' N. 11° 21' E. er for Tiden lukket paa Grund af Is. Den stedfindende Uddybning er indstillet og Havnefyrene slukket. Oprensningen vil blive fortsat og Fyrene tændt, saa snart Isen gaar bort.
439. (T). Østersøen. Gedser—Dars. Minespærring. Lystønde drevet.
*Lystønden paa c. 54° 30' N. 11° 58' E., c. 3,1 Sm S. for Gedser Fyr, er drevet c. 2 Sm E.-over.
 (E. f. S. Nr. 4/205 1940.)*
440. (T). Danmark. Gedser. Fløjtetønden Gedser Havn ikke paa Plads.
Fløjtetønden Gedser Havn paa c. 54° 31' N. 11° 58' E. er drevet c. 1 Sm E.-over.
441. (T). Danmark. Gedser. Klokketønden Rødsand S. gaaet i Drift.
Klokketønden Rødsand S. paa c. 54° 33' N. 11° 56' E. er gaaet i Drift og ligger i E.-Siden af Renden.
442. (T). Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havnefyr midlertidig slukket paa Grund af Is.
Rødvig Havnefyr paa c. 55° 15' N. 12° 23' E. er midlertidig slukket paa Grund af Is.
443. Sverige. Bottniske Bugt. Lys- og Fløjtetønden Giffards grund inddraget for Vinteren.
*(U. f. S. Nr. 2/80. Stockholm 1940.)
 Lys- og Fløjtetønden Giffards grund paa c. 60° 32' N. 18° 43' E. er inddraget for Vinteren.*
444. Sverige. Bottniske Bugt. Sømærke udlagt i Neutralitetsløb.
*(U. f. S. Nr. 2/135. Stockholm 1940.)
 En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa 60° 41',₀₀ N. 17° 38',₂₀ E., E. for Grunden Våktaren.
 (E. f. S. Nr. 2/26 1940.)*

445. **Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 2/134. Stockholm 1940.)
Lystønderne *Östra Finngrundsbanken* (c. 60° 55' N. 18° 27' E.) og *Västra Finngrundsbanken* er inddraget for Vinteren.
446. **Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Hudiksvall. Lys- og Fløjtetønden Myran inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 2/78. Stockholm 1940.)
Lys- og Fløjtetønden *Myran* paa c. 61° 36' N. 17° 29' E. ved Indløbet til *Hudiksvall* er inddraget for Vinteren.
447. **Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskibet Sydostbrotten inddraget for Is.**
(U. f. s. Nr. 2/77. Stockholm 1940.)
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. er inddraget for Is.
448. **Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 1/133. Stockholm 1940.)
Efter at Skibsfarten i N.-lige Del af *Bottniske Bugt* er ophørt, er samtlige Fyr N. for 64° 50' N. slukket for Vinteren.
449. **Estland. Finske Bugt. Fyrskibet Tallinn inddraget for Is.**
(N. t. M. Nr. 1/3. Tallinn 1940.)
Fyrskibet *Tallin* paa c. 59° 43' N. 24° 43' E. er inddraget for Is.
450. **Estland. Finske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(N. t. M. Nr. 1/4. Tallinn 1940.)
Lystønderne *Aegna* (c. 59° 36' N. 24° 44' E.), *Vahemadal* (c. 59° 31' N. 24° 40' E.) og *Suurup* (c. 59° 29' N. 24° 20' E.) er inddraget for Vinteren.

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

451. (T). **Danmark. Sundet. Taarbæk Havnefyr midlertidig slukket.**
Taarbæk Havnefyr paa c. 55° 47' N. 12° 36' E. er midlertidig slukket paa Grund af Is. Vil blive bragt i Orden, naar Forholdene tillader det.
452. **Sverige. Sundet. Landskrona. Lystønder og Klokketønder inddraget for Is.**
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)
Lystønderne *Pilhaken* (c. 55° 52' N. 12° 47' E.) og *Norra Haken* samt Klokketønderne *Larvarabben* og *Pilhaken* er inddraget for Is.
453. **Sverige. Sundet. Flinterønden. Lystønden Flintrännen inddraget for Is.**
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)
Lystønden *Flintrännen* paa c. 55° 35' N. 12° 50' E. er inddraget for Is.
454. **Sverige. Sundet. Flinterønden. Lys- og Fløjtetønden Lillgrund inddraget for Is.**
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)
Lys- og Fløjtetønden *Lillgrund* paa c. 55° 32' N. 12° 44' E. er inddraget for Is.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

455. Sverige. Kattegat. Falkenberg. Lystønde inddraget for Is.
(U. f. s. Nr. 2/140. Stockholm 1940.)
Lystønden *Falkenberg* paa c. $56^{\circ} 53' N.$ $12^{\circ} 29' E.$ er inddraget for Is og erstattet med en Stage med Kost.
456. Sverige. Kattegat. Indløbet til Göteborg. Stage inddraget.
(U. f. s. Nr. 2/94. Stockholm 1940.)
Den sorte Stage paa $57^{\circ} 40',_{86} N.$ $11^{\circ} 49',_{53} E.$ ved N.-Siden af *Hunneådan* er permanent inddraget.
457. Sverige. Kattegat. Öckerö. Stage udlagt.
(U. f. s. Nr. 2/95. Stockholm 1940.)
En Stage er udlagt paa $57^{\circ} 43',_{49} N.$ $11^{\circ} 39',_{51} E.$ udfor Landgrunden.
458. (T). Sverige. Skagerrak. Uddevalla W. Sunningesund. Uddybningsarbejder.
(U. f. s. Nr. 2/96. Stockholm 1939.)
Uddybnings- og Sprængningsarbejder foretages for Tiden i *Sunningesund* (c. $58^{\circ} 19',_7 N.$ $11^{\circ} 51',_0 E.$), hvorfor man maa passere Stedet med største Forsigtighed. Uddybningsmaskinen fører om Dagen en rød Ballon og om Natten en rød Lanterne paa den Side, hvor Passagen er fri.

Ekstra-Tillæg.

Danmark.

459. Lystønder og Fyrskibe inddrages for Is.
Danske Lystønder og Fyrskibe er eller vil snarest blive inddraget paa Grund af Isforholdene.
(E. f. S. Nr. 5/392 1940.)

Danmark.

460. De danske Minespærringer i Sundet. Lystønder og Vagtskibe inddraget for Is.
Oplysning om Lodstjeneste.
(Meddelelse fra Marineministeriet den 17. Januar 1940.)
Lystønder og Vagtskibe ved de *danske* Neutralitetsspærringer i Adgængene til *Kongedybet*, *Hollænderdybet* og *Drogden* er inddraget paa Grund af Is. Lystønderne erstattes af Spirtønder. Lodsdamperne vil være stationerede paa de i Efterretninger for Søfarende tidligere anførte Steder, nemlig for nordfra kommende Skibe c. $1\frac{3}{4}$ Sm retv. 163° fra Pladsen for *Taarbæk Rev* Lys- og Klokketønde, og for syd fra kommende Skibe Pladsen c. $\frac{1}{2}$ Sm retv. SSW. for *Drogden Fyr*.
Det tilraades alle Skibe at holde godt fri af de spærrede Omraader specielt i usigtbart Vejr, Isdrift og øvrige vanskelige Forhold.
461. De danske Minespærringer i Store-Bælt og Lille-Bælt. Lystønder og Fyrskibe inddraget for Is.
1. Lystønderne og Fyrskibene ved de *danske* Neutralitetsspærringer i *Store-Bælt* er inddraget paa Grund af Isforholdene.
2. Lystønderne ved de *danske* Neutralitetsspærringer i *Lille-Bælt* er inddraget paa Grund af Isforholdene.
(E. f. S. Nr. 5/393 1940.)

I. Østersøen.

462. (T). Danmark. Fakse Bugt. Fakse Havnefyр midlertidig slukket.
Fakse Havnefyр paa c. $55^{\circ} 13' N.$ $12^{\circ} 10' E.$ er midlertidig slukket paa Grund af
Kabelfsprængning. Vil snarest atter blive tændt.
463. Sverige S.-Kyst. Trelleborgs angöringsboj Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)
Lys- og Fløjtetønden Trelleborgs angöringsboj paa c. $55^{\circ} 20',_5 N.$ $13^{\circ} 08',_8 E.$
er inddraget paa Grund af Isforholdene.
464. Letland. Riga Bugt. Randa Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.
(N. t. M. Nr. 1/3. Riga 1940.)
Lys- og Fløjtetønden Randa paa c. $57^{\circ} 48' N.$ $24^{\circ} 14' E.$ er inddraget for Vinteren.
465. Letland. Riga Bugt. Daugavgriva Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.
(N. t. M. Nr. 1/2. Riga 1940.)
Lys- og Fløjtetønden Daugavgriva paa c. $57^{\circ} 05' N.$ $23^{\circ} 59' E.$ er inddraget for
Vinteren og erstattet med en Spirtønde.
466. Letland. Østersøen. Fyrskibet Ovisi inddraget for Vinteren.
(N. t. M. Nr. 1/4. Riga 1940.)
Fyrskibet Ovisi paa c. $57^{\circ} 39' N.$ $21^{\circ} 36' E.$ er inddraget for Vinteren og erstattet
med en Lys- og Fløjtetønde med samme Fyrkarakter.
467. Tyskland. Kieler Fjord. Vrag.
(N. f. S. Nr. 2/208. Berlin 1940.)
Et Dampskib ligger sunket paa $54^{\circ} 27' 57'' N.$ $10^{\circ} 14' 42'' E.$ i 18 m Vand. Vraget
er afmærket med en Vraglystønde 50 m W for Vraget. Lystønden viser grønt Lys med
Gruppe-Formærkelser, Fire-Formærkelser hver 16^s , Lys 6^s , Mørke 1^s , Lys 2^s , Mørke
 1^s , Lys 2^s , Mørke 1^s , Lys 2^s , Mørke 1^s . Desuden er Vraget afmærket med to smaa
Bøjer, der viser grønt, fast Lys, som man dog ikke kan regne med er brændende.
Vraglystønden skal man passere W. om.

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

468. Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib inddraget for Is.
Fyrskibet Lappegrund paa c. $56^{\circ} 04' N.$ $12^{\circ} 38' E.$ er inddraget paa Grund af
Isforholdene.
469. Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde inddraget for Is.
Lys- og Klokketønden Taarbæk Rev paa c. $55^{\circ} 47' N.$ $12^{\circ} 40' E.$ er inddraget
paa Grund af Isforholdene og erstattet med en rød Spirtønde.
470. Danmark. Sundet. København. Stubben Bølgebryder W. Fyr overiset.
Stubben Bølgebryder W. røde Blinkfyр paa c. $55^{\circ} 43' N.$ $12^{\circ} 37' E.$ er overiset og
kan ikke ses.
471. Sverige. Sundet. Lystønder inddraget for Is.
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:
Västerflacket c. $55^{\circ} 51' N.$ $12^{\circ} 46' E.$ Pinhattan c. $55^{\circ} 45' N.$ $12^{\circ} 51' E.$

472. Sverige. Sundet. Malmö Redd Fyrskib inddraget for Is.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Malmö Redd* paa c. $55^{\circ} 38' N.$ $12^{\circ} 57' E.$ er inddraget paa Grund af Isforholdene.
473. Sverige. Sundet. Flintarenden. Fyrskibe inddraget for Is.
(Telegram fra Lods-kontoret i Malmö.)
Fyrskibene *Kalkgrundet* paa c. $55^{\circ} 37' N.$ $12^{\circ} 53' E.$ og *Oskarsgrundet* paa c. $55^{\circ} 35' N.$ $12^{\circ} 51' E.$ er inddraget paa Grund af Isforholdene.
474. Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib inddraget for Is. Halsskov Fyr tændt.
Fyrskibet *Halsskov Rev* paa c. $55^{\circ} 20' N.$ $11^{\circ} 03' E.$ er inddraget paa Grund af Isforholdene.
Halsskov hvide, faste Fyr paa c. $55^{\circ} 20' N.$ $11^{\circ} 08' E.$ er midlertidig tændt.
475. Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
Lys- og Fløjtetønden *Vengeancegrund* paa c. $55^{\circ} 12' N.$ $11^{\circ} 06' E.$ er inddraget paa Grund af Isforholdene. Vintersømærket, en rød Spirtønde, er endnu ikke udlagt.
476. Danmark. Store-Bælt. Keldsnor. Vrag.
(N. f. S. Nr. 2/210. Berlin 1940.)
a) Paa c. $54^{\circ} 43',9 N.$ $10^{\circ} 47',9 E.$, $2,63 Sm$ $91^{\circ},8$ fra *Keldsnor* Fyr ligger en Bøje som Afmærkning for et Vrag, hvis Mastetop rager over Vandet. Bøjen ligger 50 m W. for Mastestoppen.
b) Paa c. $54^{\circ} 44',2 N.$ $10^{\circ} 47',8 E.$, $2,59 Sm$ $84^{\circ},7$ fra *Keldsnor* Fyr ligger en Bøje som Afmærkning for et andet Vrag.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

477. Danmark. Kattegat. Drivende Olie-tønder. Advarsel.
(Meddelelse fra Marineministeriet den 17. Januar 1940).
Natten til den 16. d. M. er der mellem *Kullen* og *Lysegrunden* fra et Skib mistet 23 fyldte Petroleums- og Solarolietønder samt mellem *Hesselø* og *Schultz's Grund* 10 tomme Oliefade. Opmærksomheden henledes paa, at de omhandlede Tønder og Fade — særlig i overiset Stand — kan forveksles med drivende Miner.
478. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib inddraget for Is. Nakkehoved Radiofyr i Virksomhed.
Fyrskibet *Gilleleje Flak N.* paa c. $56^{\circ} 10' N.$ $2^{\circ} 18' E.$ er inddraget paa Grund af Isforholdene.
Nakkehoved Radiofyr paa $56^{\circ} 07' 10'' N.$ $12^{\circ} 20' 50'' E.$ har midlertidig afløst *Gilleleje Flak N.* Radiofyr.
479. Danmark. Kattegat. Isefjord N. Grønne Revle N. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
Lys- og Fløjtetønden *Grønne Revle N.* paa c. $56^{\circ} 01' N.$ $11^{\circ} 48' E.$ er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en rød Spirtønde.
480. Danmark. Kattegat. Samsø SE. Lushage Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is. Lushage Fyr tændt.
Lys- og Fløjtetønden *Lushage* paa c. $55^{\circ} 45' N.$ $10^{\circ} 38' E.$ er inddraget paa Grund af Isforholdene.
Lushage røde Gruppe-Blinkfyr paa c. $55^{\circ} 46' N.$ $10^{\circ} 37' E.$ er tændt.

481. Danmark. Kattegat. Tangen WNW. Drivende Vrag.

Føreren af S/S *Cimbria* meddeler at have bjærget Besætningen fra Fiskekutteren *Margrethe Sørensen* af Hals Kl. 0800 den 16. Januar d. A. 10 Sm 290° fra Lys- og Fløjte-tønden *Tangen NE.*, der ligger paa c. 56° 40' N. 10° 59' E. Kutteren driver rundt farlig for Sejladsen.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**482. Skotland. E-Kyst. Moray Firth. Øvelsesomraade for Luft-Bomber. Advarsel.**

(Telegram fra det danske Gesandtskab i London den 16. Januar 1940.)

Et Omraade for Øvelser med Luft-Bomber har følgende Grænser: Breddeparallerne 57° 57' 30" N. og 57° 51' 30" N. og Meridianerne 2° 46' 30" W. og 2° 57' 30" W. Ladte Bomber vil blive brugt under Øvelserne.

XI. Bekendtgørelser m. m.**483. Danmark. Nordsøen. Ændring i Lodstakster.**

Marineministeriet har under 3. Oktober 1939 ved midlertidig Ændring i Takst for *Esbjerg* Lodseri fastsat Takster for Lodsning gennem det midlertidige Sejlløb i *Nordsøen* paa Strækningen imellem *Graadyb* og *Lyngvig*.

Nævnte Takster samt andre gældende Takster for Lodsning i *Nordsøen* forhøjes fra og med den 20. Januar d. A. med $33\frac{1}{3}$ pCt.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 24. Januar 1940.

Nr. 6.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarter tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre, Efter 1. April kan der tegnes Kvarterabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarter med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterets Begyndelse. Kvarterabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

484. De danske Minespærringer i Sundet. Taarbæk. Midlertidigt Fyr tændt.

Saalønge Lystønder og Vagtskibe N. for Spærringerne ved Indløbene til *Hollænderdyb* og *Kongedyb* er inddraget, er der til Vejledning for Sejladsen etableret et midlertidigt Fyr, *Taarbæk* Vinkelfyr, paa $55^{\circ} 47' 13''$ N. $12^{\circ} 35' 58''$ E. Fyret viser hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser, c. 10 Formærkelser pr. Min., Mørkeperiode c. $1\frac{1}{2}$ s. Flammens Højde: 9,4 m. Lysevne: 18 Sm for hvidt Lys og 15 Sm for rødt Lys. Fyret lyser, som følger:

- a. Hvidt Lys i Pej. fra 299° til 303° . b. Rødt Lys i Pej. fra 303° til $304\frac{1}{2}^{\circ}$.

Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 5/460 1940.)

485. Lille-Bælt. Als Sund. Sønderborg. Oplysning om Lysafmærkningen ved Net- og Kædespærringen.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/200 1940 meddeles, at Lysafmærkningerne ved Net- og Kædeafspærringen ikke vil kunne etableres under Isperioden.

(Se Tillæg.)

I. Østersøen.

486. Danmark. Gedser NE. Lystønde i Drift.

En Lystønde, visende hvidt Et-Blink hver 5 s., observeredes den 21. Januar d.

A. Kl. 1315 i Drift c. 1 Sm NE. for *Gedser*.

Gedser Fyr: c. $54^{\circ} 34'$ N. $11^{\circ} 58'$ E.

487. (T). Danmark. Bornholm. Rønne. Fyr midlertidig slukket.

Fyret paa *Trindelen* Bølgebryder paa $55^{\circ} 05'$ ($45''$) N. $14^{\circ} 41'$ ($24''$) E. er midlertidig slukket.

488. Sverige. Falsterborev E. Skydeøvelser.

(U. f. s. Nr. 3/189. Stockholm 1940.)

Skydeøvelser med Luftværnskyts vil finde Sted den 29. Januar—3. Februar 1940 Kl. 0900—1600 fra en Skydeplads paa c. $55^{\circ} 23'_{,2}$ N. $12^{\circ} 55'_{,2}$ E. ved *Stenudden* indenfor en Sektor, der begrænses af Pejlingerne ESE. og WSW. regnet fra Skydepladsen. Skudvidde: 8 Sm til Søs.

489. (T). Sverige. Ölands norra udde—Landsort. Afmærkning udlagt i Neutralitetsløb.

(U. f. s. Nr. 3/149. Stockholm 1940.)

Paa nedennævnte Pladser er udlagt Sømærker, som følger:

- a) $57^{\circ} 15'_{,80}$ N. $17^{\circ} 10'_{,20}$ E. En rød Stage med 1 opadv. Kost E. for *Böda Bugt*.
 b) $57^{\circ} 21'_{,00}$ N. $16^{\circ} 59'_{,15}$ E. En Stage NW. for *Torrbogrund*.
 c) $57^{\circ} 17'_{,20}$ N. $16^{\circ} 52'_{,80}$ E. En rød Stage med 1 opadv. Kost over 1 Ballon S. for *Byerumsgrund*.
 d) $57^{\circ} 17'_{,00}$ N. $16^{\circ} 43'_{,90}$ E. En rød Stage med 1 opadv. Kost SW. for Grunden *Midbredan*.
 e) $57^{\circ} 18'_{,90}$ N. $16^{\circ} 42'_{,25}$ E. En rød Stage med 1 Ballon over 1 nedadv. Kost W. for Grunden *Midbredan*.
 f) $57^{\circ} 23'_{,80}$ N. $16^{\circ} 46'_{,50}$ E. En rød Stage med 1 opadv. Kost SE. for *Kråkelund*.
 g) $57^{\circ} 35'_{,15}$ N. $16^{\circ} 53'_{,15}$ E. En rød Stage med 1 opadv. Kost mellem *Kungsgrund* og *Blackan*.
 h) $57^{\circ} 48'_{,20}$ N. $16^{\circ} 54'_{,25}$ E. En rød Stage med 1 opadv. Kost SE. for *Stor-kläppen*.
 i) $58^{\circ} 15'_{,75}$ N. $17^{\circ} 11'_{,15}$ E. En rød Stage med 1 opadv. Kost over 1 Ballon S. for *Sandsänkan*.
 j) $58^{\circ} 32'_{,30}$ N. $17^{\circ} 19'_{,50}$ E. En rød Stage med 1 opadv. Kost W. for *Ursulas grund*.
 k) $58^{\circ} 37'_{,20}$ N. $17^{\circ} 29'_{,80}$ E. En rød Stage med 1 opadv. Kost E. for *Kränkån*.
 (E. f. S. Nr. 2/19 1940.)

490. Sverige E.-Kyst. Norra Fällbådan Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 3/201. Stockholm 1940.)

Lystønden *Norra Fällbådan* paa c. $58^{\circ} 27'$ N. $17^{\circ} 06'$ E. er inddraget for Vinteren.

491. (T). Sverige E.-Kyst. Sømærke forsvundet.

(U. f. s. Nr. 3/200. Stockholm 1940.)

Den sorte Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon ved Grunden *Gelen* paa c. $58^{\circ} 42'_{,7}$ N. $17^{\circ} 49'_{,2}$ E. er forsvundet. Vil snarest atter blive udlagt.

492. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 3/147 og 3/148. Stockholm 1940.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinteren:

Lystønderne *Tilljandersknallt* (c. $58^{\circ} 45'$ N. $17^{\circ} 50'$ E.) og *Inre Triklubbgrund* (c. $58^{\circ} 48'$ N. $17^{\circ} 46'$ E.) samt Lys- og Fløjtetønden *Remmargrund* (c. $59^{\circ} 46'$ N. $19^{\circ} 20'$ E.).

493. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Röd-kallen Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 3/188. Stockholm 1940.)

Röd-kallen Radiofyr paa c. $65^{\circ} 19'$ N. $22^{\circ} 22'$ E. er ude af Virksomhed indtil videre.

494. Estland. Finske Bugt. Narva—Jõesuu Ledefyr slukket for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 1/5. Tallinn 1940.)

Narva—Jõesuu Ledefyr paa $59^{\circ} 28'_{,5}$ N. $28^{\circ} 02'_{,8}$ E. er slukket for Vinteren.

495. Estland. Muhuväin (Moon Sund). Fyr slukket for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 1/5. Tallinn 1940.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinteren:

Haapsalu Havnefyr ($58^{\circ} 57'_{,6}$ N. $23^{\circ} 30'_{,5}$ E.), *Ramsi*, *Norrby*, *Paralepa*, *Hobulaid*, *Rohuküla*, *Heltermaa*, *Vorms*, *Raugi*, *Kessu*, *Emmaste*, *Sõru*, *Orissaar*, *Orjaku*, *Trügi* Havnefyr, *Viirelaid* og *Virtsu*.

496. Estland. Riga Bugt. Fyr slukket for Vinteren.
(N. t. M. Nr. 1/5. Tallinn 1940.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinteren:
Kübassaar (58° 25',₇ N. 23° 18' E.), *Abruka* Forfyr, *Roomassaar* Ledefyr, *Sorgu*,
Manilaid og *Pärnu* Ledefyr.

(Se Tillæg.)

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

497. Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Sundbyøster Pælebro forlænget. Fyr flyttet.
Sundbyøster Pælebro paa c. 55° 40' N. 12° 39' E. er blevet forlænget c. 22 m. Udenfor Broen er der rammet 2 Duc d'Alber. Fyret er flyttet ud paa Enden af den forlængede Bro.
(Kort Nr. 134 og 133. Havnelods, Side 187. Fyr-Fort. Nr. 319.)
498. Danmark. Sundet. Drogden 8,0 m Rende. Lystønde A inddraget for Is.
Lystønde A i *Drogden 8,0 m Rende* (c. 55° 36' N. 12° 42' E.) er inddraget for Is.
499. Sverige. Sundet. Svinbådan Fyrskib inddraget for Is.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Svinbådan* paa c. 56° 10' N. 12° 31' E. er inddraget for Is.
500. Sverige. Sundet. Landskrona. Tønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/164. Stockholm 1940.)
De fire Tønderbøjer i *Gräsrännan* E. for *Valgrund* er inddraget for Vinteren. c. 55° 51' N. 12° 48' E.
501. Sverige. Sundet. Malmö. Lystønder inddraget for Is.
(U. f. s. Nr. 3/203. Stockholm 1940.)
Samtlige Lystønder ved *Malmö* er inddraget for Is.
Lys- og Klokketønden *Malmö ränna yttre*: c. 55° 38' N. 12° 59' E.
502. Sverige. Sundet. Malmö. Skydeøvelser.
(U. f. s. Nr. 3/190. Stockholm 1940.)
Fra en Skydeplads paa c. 55° 36',₂ N. 12° 58',₇ E. c. 1500 m SW. for den N.-ligste Del af Havnepieren i *Malmö* afholdes den 29. Januar—3. Februar 1940 Kl. 0900—1600 Skydning med Luftværnskyts indenfor en Sektor, der begrænses af Pejlingerne 270° og 360° regnet fra Skydepladsen. Skudvidde: 6,5 Sm til Søs.
503. Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Havn spærret af Is. Fyr slukket.
Kerteminde Havn paa c. 55° 27',₁ N. 10° 40',₃ E. er spærret af Is og Havne- og Ledefyr slukket.
504. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Lindholm Grund W. Lystønde inddraget for Is.
Lystønden *Lindholm Grund W.* paa 55° 17' N. 10° 49' E. er inddraget for Is.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

505. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Lejre Vig. Højspændingsluftledninger anbringes.
Arbejdet med Anbringelse af Højspændingsluftledninger over *Roskilde Fjord* og *Lejre Vig* er paabegyndt. Over *Roskilde Fjord* findes to Ledninger henholdsvis ved *Hyldeholm* (55° 47' 38" N.) og ved *Horsehage* (55° 46' 00" N.). Mindste fri Højde under Ledningerne i Sejlløbet til *Roskilde* bliver 27 m ved Middelvandstand.

Over Munden af *Lejre Vig* føres en Ledning ophængt i 3 Master, en paa hver Side af Farvandet og en anbragt midt i Farvandet. I det E.-lige Løb til *Lejre Vig* bliver mindste fri Højde under Ledningen 27 m ved Middelvandstand.

(Kort Nr. 116. Danske Lods II. Side 170.)

506. Danmark. Kattegat. Lystønder inddraget for Is.

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Is og erstattet med Vintersømærker, som følger:

Lys- og Fløjtetønden *Sejro NW.* paa c. 55° 56' N. 11° 03' E. (Hvid Spirtønde), Lys- og Fløjtetønden *Leveret NW.* paa c. 55° 54' N. 10° 58' E. (Rød Spirtønde), Lys- og Klokketønden *Falske Bolsaks* paa c. 55° 43' N. 10° 44' E. (Rød Spirtønde), Lys- og Fløjtetønden *Sletterhage* paa c. 56° 05' N. 10° 31' E. (Hvid Spirtønde), Lys- og Fløjtetønden *Moselgrund* paa c. 56° 03' N. 10° 51' E. (Rød Spirtønde), Lys- og Fløjtetønden *Tangen NE.* paa c. 56° 40' N. 10° 59' E. (Rød Spirtønde), Lystønden *Tangen NW.* paa c. 56° 38' N. 10° 34' E. (Hvid Spirtønde), Lys- og Fløjtetønden *Læso Trindel* paa c. 57° 26' N. 11° 16' E. (Rød Spirtønde) og Lys- og Fløjtetønden *Anholt SW.* paa c. 56° 39' N. 11° 26' E. (Hvid Spirtønde), Lys- og Fløjtetønden *Kobbergrund E.* paa c. 57° 08' N. 11° 23' E. (Rød Spirtønde), Lys- og Fløjtetønden *Læso Trindel* paa c. 57° 26' N. 11° 16' E. (Rød Spirtønde) og Lystønden *Odense Fjord* paa c. 55° 33' N. 10° 34' E.

507. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund Fyrskib inddraget for Is.

Fyrskibet *Schultz's Grund* paa c. 56° 09' N. 11° 11' E. er inddraget for Is.

508. (T). Danmark. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden fra 1.—29. Februar 1940, 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.

509. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Lystønder inddraget for Is.

Lystønden *Sølgrund N.* paa c. 55° 51' N. 10° 01' E. samt de to Lystønder i *Horsens gravede Rende* er inddraget for Is.

510. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder. Lystønde inddraget. Fyr forandret.

1. Optagningen af den gamle *Nordre Mole* er nu tilendebragt og den midlertidig udlagte røde Lystønde med grønt, fast Lys er inddraget.

2. Det hvide, røde og grønne, faste Vinkelfyr paa NE.-Enden af *Pier II* er forandret og lyser nu, som følger:

a. Hvidt i Pej. fra 55° til 157°. c. Rødt i Pej. fra 295° til 55°.

b. Grønt - — - 157° - 295°.

(E. f. S. Nr. 12/944, 46/3010 og 51/3368 1939. Kort Nr. 103 og 112. Havnelods, Side 31 og 33. Fyr-Fort. Nr. 181.)

511. Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib inddraget for Is.

Fyrskibet *Anholt Knob* paa c. 56° 55' N. 11° 52' E. er inddraget for Is.

512. Danmark. Kattegat. Østre Flak Fyrskib inddraget for Is.

Fyrskibet *Østre Flak* paa c. 56° 58' N. 10° 54' E. er inddraget for Is.

513. Danmark. Kattegat. Læsø Rende Fyrskib inddraget for Is.
Fyrskibet *Læsø Rende* paa c. $57^{\circ} 13' N.$ $10^{\circ} 42' E.$ er inddraget for Is.
514. Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib inddraget for Is.
Fyrskibet *Skagens Rev* paa c. $57^{\circ} 46' N.$ $10^{\circ} 44' E.$ er inddraget for Is.
515. Danmark. Kattegat. Læsø Trindel Fyrskib inddraget for Is.
Fyrskibet *Læsø Trindel* paa c. $57^{\circ} 28' N.$ $11^{\circ} 20' E.$ er inddraget for Is.
516. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønder inddraget for Is. Lystønde drevet fra Station.
Lystønderne *Tyborøn Kanal A* paa c. $56^{\circ} 42' N.$ $8^{\circ} 14' E.$ og *Sælhundeholm Lob Nr. 1, 2 3 og S.* er inddraget for Is.
Lystønden *Sælhundeholm C.* er drevet fra Station.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

517. Rusland. Hvide Hav. Rovnyaji. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 134. London 1940.)
Rovnyaji Fyr paa c. $64^{\circ} 48' N.$ $35^{\circ} 15' E.$ er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 2^s.
518. Norge. Ulvesund. Oplysning om Ulven Fyr.
(E. f. S. Nr. 1/44. Oslo 1940.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 58/3886 1939 meddeles, at de tidligere Grænser for den mørke Vinkel i *Ulven Fyr* paa c. $61^{\circ} 57',7 N.$ $5^{\circ} 09',2 E.$ 285° og 260° er flyttet til henholdsvis 295° og 248° .
(E. f. S. Nr. 58/3886 1939.)
519. Nordsøen. Outer Silver Pit ESE. Farligt Omraade.
(B. a. Z. Nr. 13/158. 's-Gravenhage 1940.)
Ifølge modtaget Rapport fra et Koffardiskib findes et farligt Omraade (Minefelt) ESE for *Outer Silver Pit*. Omraadet er cirkelformet med en Radius af 5 Sm og Centrum i $53^{\circ} 55' N.$ $2^{\circ} 55' E.$
(E. f. S. Nr. 4/259 1940.)
520. Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. $56^{\circ} 43' N.$ $8^{\circ} 10' E.$ er inddraget for Is og erstattet med en rød Spidstønde.
521. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Lystønde B i Neutralitetsløbet inddraget for Is.
Lystønde *B* paa c. $55^{\circ} 50' N.$ $8^{\circ} 05' E.$ er inddraget for Is og erstattet med en rød Spirtønde.
522. Danmark. Horns Rev. Cancer Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
Lys- og Fløjtetønden *Cancer* paa c. $55^{\circ} 29' N.$ $8^{\circ} 03' E.$ er inddraget for Is og erstattet med en rød Spirtønde.
523. Danmark. Graadyb. Graadyb SW. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
Lys- og Fløjtetønden *Graadyb SW.* paa c. $55^{\circ} 24' N.$ $8^{\circ} 11' E.$ er inddraget for Is og erstattet med en rød- og hvidstribet Spirtønde.
524. Danmark. Graadyb. Jerg Fyr upaalideligt. Taagesignal ude af Virksomhed.
Jerg Fyr paa c. $55^{\circ} 29' N.$ $8^{\circ} 22' E.$ er beskadiget af Isen. Fyret er upaalideligt og Taagesignalet ude af Virksomhed.

- 525. Holland. Sendetider for Noord-Hinder og Terschellingerbank Radiofy forandret.**
(B. a. Z. Nr. 13/147. 's-Gravenhage 1940.)
Sendetiderne for Radiofyrene ombord i Fyrskibene *Noord-Hinder* paa c. $51^{\circ} 39' N.$ $2^{\circ} 34' E.$ og *Terschellingerbank* paa c. $53^{\circ} 27' N.$ $4^{\circ} 47' E.$ er forandret, som følger:
- a) *Noord-Hinder.*
Om Dagen: Hver halve Time 2 Gange, begyndende ved det $18^m.$ og $24^m.$ samt $48^m.$ og $54^m.$
Om Natten: Hver $6^m.$, begyndende ved det $0^m.$, $6^m.$, $12^m.$ o. s. v.
Alle Klokkeslet er G. M. T.
- b) *Terschellingerbank.*
Om Dagen: Hver halve Time 4 Gange, begyndende ved det $2^m.$, $8^m.$, $14^m.$ og $20^m.$ samt $32^m.$, $38^m.$, $44^m.$ og $50^m.$
Om Natten: Hver $6^m.$, begyndende ved det $2^m.$, $9^m.$, $14^m.$ o. s. v.
Alle Klokkeslet er G. M. T.
- 526. Holland. Zeegat van Texel. Haaksgronden W. Tønde udlagt.**
(B. a. Z. Nr. 12/141. 's-Gravenhage 1940.)
En rød og sort, lodret sribet Spidstønde „H.-G.“ med Cylinder er udlagt paa $53^{\circ} 00' 00'' N.$ $4^{\circ} 33' 00'' E.$
(E. f. S. Nr. 5/428 1940. Kort Nr. 91.)
- 527. Holland. Zeegat van Vlissingen. Oplysning om Lodstjeneste og Undersøgelses-tjeneste.**
(B. a. Z. Nr. 6/59. 's-Gravenhage 1940.)
Den *hollandske* Lodstjeneste ved *Zeegat van Vlissingen* udføres, som følger:
1. *Wielingen.*
a) Et Lodsartøj er stationeret i Nærheden af Lys- og Fløjtetønden *Wandelaar* paa c. $51^{\circ} 22' N.$ $3^{\circ} 01' E.$ Under ugunstige Omstændigheder trækker Fartøjet sig længere tilbage. Herfra afgives Dag og Nat Lodser til Skibe bestemt til Havne ved *Wester Schelde* saavel *hollandske* som *belgiske*.
b) Et Lodsartøj, som tillige er Undersøgelsesartøj, er stationeret i Nærheden af den røde Lys- og Fløjtetønde Nr. 2 i *Wielingen*. Fartøjet afgiver kun Lodser til Skibe bestemt til *hollandske* Havne ved *Wester Schelde* undtagen til Skibe, der vil anløbe *Vlissingen* for Ordre eller Bunkers.
2. *Oostgat.*
a) Et Lodsartøj er stationeret i Nærheden af *Middelbank* paa c. $51^{\circ} 44',5 N.$ $3^{\circ} 25',5 E.$ Under gunstige Omstændigheder er Fartøjet ogsaa paa Station om Natten; under ugunstige Omstændigheder trækker Fartøjet sig tilbage til *Oostgat* Anduvningstønde eller endnu længere tilbage.
b) Et Lodsartøj, som tillige er Undersøgelsesartøj, er Dag og Nat stationeret i Nærheden af *Oostgat* Anduvningstønde.
Begge disse Lodsartøjer afgiver Lodser til Skibe bestemt til Havne ved *Wester Schelde*, saavel *hollandske* som *belgiske*.
Afsætning af Lodser fra Skibe ved Udsejlingen kan foregaa ved alle ovennævnte Lodsartøjer.
Der er Lodstvang for Sejladsen gennem *Wielingen* ogsaa for udgaaende Skibe.
Skibe bestemt til en *belgisk* Havn ved *Schelde* og Skibe, som vil anløbe *Vlissingen* for Ordre eller Bunkers, kan frit vælge *hollandsk* eller *belgisk* Lods.
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.
(E. f. S. Nr. 4/253, 4/254 og 4/255 1940.)
- 528. Holland. Zeegat van Vlissingen. Wester Schelde. Honte. Vrag.**
(B. a. Z. Nr. 12/146. 's-Gravenhage 1940.)
Et Vrag ligger sunket paa c. $51^{\circ} 25',8 N.$ $3^{\circ} 41',1 E.$, N. for *Spijkerplaat*.
- 529. Belgien. Schelde. Antwerpen. Vraglystønde udlagt.**
(B. a. Z. Nr. 13/155. 's-Gravenhage 1940.)
En grønmalet Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver $8^s.$ Lys $4^s.$, Mørke $4^s.$, er udlagt paa $51^{\circ} 17' 21'' N.$ $4^{\circ} 18' 57'' E.$

- 530. Belgien. Kwinte Bank. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**
(B. a. Z. Nr. 13/157. 's-Gravenhage 1940.)
En Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa 51° 22' 20" N. 2° 43' 20" E., N. for *Kwinte Bank*.
(E. f. S. Nr. 53/3891 1938. Kort Nr. 91.)
- 531. England. The Downs. Kingsdown SE. t. E. Sømærke udlagt.**
(N. t. M. Nr. 81. London 1940.)
En sort Spidstønde er udlagt paa c. 51° 11' N. 1° 25' E., 0,65 Sm 120° fra *Kingsdown Kirke*.
- 532. England. The Downs N.-lige Anduvning. Farligt Omraade.**
(B. a. Z. Nr. 15/189. 's-Gravenhage 1940.)
Ifølge modtagne Oplysninger er et cirkelformet Omraade med en Radius af 1,5 Sm og Centrum i 51° 22' 00" N. 1° 35' 12" E. farligt for Sejladsen.
(E. f. S. Nr. 4/261 1940.)
- 533. England E.-Kyst. Sheerness Anduvning. Undervandshindringer.**
(N. t. M. Nr. 143. London 1939.)
Undervandshindringer findes inden for et Omraade der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter: a) 152 m 173°, b) 457 m 115°, c) 760 m 88° og d) 397 m 88° fra Lystønden *No. 6 Sheerness Bar*, der ligger paa 51° 27' (45") N. 0° 47' (40") E.
Det tilraades at holde godt klar af Omraadet.
- 534. England. Outer Dowsing Channel. Vrag.**
(B. a. Z. Nr. 16/192. 's-Gravenhage 1940.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 53° 19' N. 1° 10' E.
- 535. Skotland. Firth of Forth. Rosyth. Vrag afmærket.**
(N. t. M. Nr. 92. London 1940.)
Et Vrag ligger sunket paa c. 56° 01' N. 3° 26' W., 660 m 71° fra det røde Gruppe-Blinkfyrt ved Indløbet til *Rosyth Dockyard*. En Baake med Diamant-Topbetegnelse og et rødt, fast Fyr af ringe Lysstyrke afmærker den SW.-lige og yderste Ende af Vraget.
(Se Tillæg.)

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

- 536. Kanalen. Vergoyer SW. Farligt Omraade ronsat.**
(B. a. Z. Nr. 11/135. 's-Gravenhage 1940.)
E. f. S. Nr. 4/283 1940 annulleres, da det deri nævnte Omraade ikke mere anses for farligt.
c. 50° 26' N. 1° 05' E.
- 537. England S.-Kyst. Weymouth Bugt. Oplysning om Afmærkning.**
(N. t. M. Nr. 60. London 1940.)
- Følgende Lystønder og Tønde er udlagt i de vedføjede Afstande og Retninger fra det hvide Blinkfyrt paa Hovedet af *Portland Bølgebryder A*, der ligger paa c. 50° 35' N. 2° 25' W.:
 - 1,15 Sm 360°. En rød Lystønde *A*, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s.
 - 0,8 Sm 75°. En rød Lystønde, *B*, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s.
 - 0,51 Sm 333°. En Fortøjningstønde.
 - Lystønder er udlagt paa følgende Pladser:
 - 50° 32' 10" N. 2° 22' 00" W. En Lystønde, *W*, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s.
 - 50° 32' 18" N. 2° 20' 00" W. En Lystønde, *X*, der viser grønt Et-Blink hver 10^s.
 - 50° 33' 32" N. 2° 17' 06" W. En Lystønde, *Y*, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s.
 - 50° 34' 45" N. 2° 15' 00" W. En Lystønde, *Z*, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s.

538. England S.-Kyst. Weymouth Bugt. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 131. London 1940.)

Paa Grund af Undervandshindringer skal alle Skibe, der staar ind til eller ud fra *Portland* eller *Weymouth*, passere N. og E. om *Lystønde B*, der ligger paa c. $50^{\circ} 35' N.$ $2^{\circ} 24' W.$, $0,8$ Sm 75° fra *Portland* Bølgebryder *A Hoved*.

(E. f. S. Nr. 4/288 og 6/537 1940.)

539. Skotland W.-Kyst. Firth of Lorn. Grund.

(N. t. M. Nr. 59. London 1940.)

En Grund med $9,1$ m Vand, der ikke er nærmere undersøgt, rapporteres at ligge paa c. $56^{\circ} 16' N.$ $5^{\circ} 44' W.$, $0,63$ Sm 267° fra *Tighyeagh Island*.

540. Skotland W.-Kyst. Isle of Skye. Ardtreck Point. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 96. London 1940.)

Paa $57^{\circ} 20' (21'') N.$ $6^{\circ} 25' (49'') W.$ er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s . Flammens Højde: 17 m. Et lille, hvidt Taarn. Fyret er ubevogtet.

541. Orkney Øerne. Scapa Flow. Pan Hope. Vrag.

(N. t. M. Nr. 78. London 1940.)

Et Vrag, hvorover mindste Dybde er $21,9$ m, ligger sunket paa c. $58^{\circ} 50' N.$ $3^{\circ} 04' W.$, $0,382$ Sm $39\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Quoy Ness* Baake.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**542. Spanien NW.-Kyst. Bayona. Oplysning om Ledebaaker.**

(A. a. l. N. Nr. 25/668. San Fernando 1939.)

Pejlingen af Ledebaakelinien paa c. $42^{\circ} 08',3 N.$ $8^{\circ} 48',8 W.$ er 83° .

Bagbaaken (paa Kysten ved *Panjón*) staar $0,115$ Sm 336° og Forbaaken $0,02$ Sm S. for den i Kortet angivne Plads.

543. Afrika W.-Kyst. Bijouga Islands. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 119. London 1940.)

1. *Arlett Point* Fyr paa c. $11^{\circ} 46' N.$ $16^{\circ} 08' W.$ er forandret til at vise hvidt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver $6\frac{1}{2}^s$.

2. *Biombo Point* Fyr paa c. $11^{\circ} 44' N.$ $16^{\circ} 00' W.$ er forandret til at vise hvidt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s .

3. *Passaro Island* Fyr paa c. $11^{\circ} 50' N.$ $15^{\circ} 38' W.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 20^s .

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**544. Bahama Øerne. Great Bahama Bank. North Bimini. Fyr tændt. Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 142. London 1940.)

1) Paa *North rock* paa c. $25^{\circ} 48' N.$ $79^{\circ} 17' W.$ er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 8 Sm. Graat Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.

2) *The Bluff* hvide, faste Fyr c. $2,7$ Sm 207° fra (1) er nedlagt.

545. **Jamaica. Kingston Havn og Anduvning. Baaker opført. Undervandshindring fjernet.**
 (N. t. M. Nr. 103. London 1940.)
 1. En Baake med cylindrisk Topbetegnelse er opført paa hver af følgende Pladser:
 0,895 Sm 201° og 1,113 Sm 231° fra *R. M. S. P. Co.'s Taarn*.
 c. 17° 57' N. 76° 48' W.
 2. Undervandshindringen paa 17° 56' (30") N. 76° 50' (10") W., 0,90 Sm 36° fra *Beacon Shoal Fyr* er fjernet.
 3. En Baake med et lille grønt Flag som Topbetegnelse er opført paa hver af følgende Pladser: 1,455 Sm 268°, 1,49 Sm 244° og 1,00 Sm 210° fra *Rackham Cay Fyr*, der ligger paa 17° 55' (30") N. 76° 50' (10") W.
546. **Brasilien N.-Kyst. Rio Pará. Fyr forandret.**
 (A. a. l. N. Nr. 21/106. Rio de Janeiro 1939.)
 1. *Soure Fyr* paa c. 0° 42' S. 48° 31' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s, Blink 1^s, Mørke 5^s, Blink 1^s, Mørke 13^s. Synsvidde: 9 Sm.
 2. *Joanes Fyr* paa c. 0° 51' S. 48° 31' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s. Synsvidde: 10 Sm.
547. **Brasilien. Rio Pará. Oplysning om Lystønden Periquitos.**
 (A. a. N. Nr. 21/107. Rio de Janeiro 1939.)
 Lystønden *Periquitos* paa c. 1° 20' S. 48° 30' W. er sort og hvid, lodret stribet og viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0^s,₃ Mørke 2^s,₇.
 (E. f. S. Nr. 34/2538 1939.)
548. **Brasilien E.-Kyst. Porto de Natal. Afmærkning forandret.**
 (A. a. N. Nr. 21/105. Rio de Janeiro 1939.)
 Tønden *Pedra da Limpa* paa c. 5° 46' S. 35° 12' W., 0,38 Sm 232° fra *Natal Radiofyr*, er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s.
549. **Brasilien. Rio Paraguai. Fyr nedlagt.**
 (A. a. N. Nr. 22/114. Rio de Janeiro 1940.)
Morro do Conselho Fyr paa c. 19° 42' S. 57° 34' W. er permanent nedlagt.
550. **Brasilien. Paranagua Bugt. Ilha do Mel. Oplysning om Radiofyr.**
 (A. a. N. Nr. 21/103. Rio de Janeiro 1939.)
 Den nøjagtige Plads for *Ilha do Mel Radiofyr* er 25° 29' 42" S. 48° 19' 23" W., 0,08 Sm 133½° fra *Cassual Fyr*.
551. **Uruguay. Bahia de Montevideo. Vrag.**
 (N. t. M. Nr. 90. London 1940.)
 Et strandet Vrag ligger paa 34° 58' (30") S. 56° 18' (00") W., 5,5 Sm 202° fra *El Cerro Fyr*.
552. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Clemente Island. Fyr tændt. Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 49/3135. Washington 1939.)
 1. Et nyt Fyr, *Navy Anchorage South End*, er tændt paa 32° 58' (36") N. 118° 32' (00") E., c. 3580 m 149½° fra *Wilson Cove Fyr*. Fyret, der er ubevogtet, viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: c. 30 m. Synsvidde: 11 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 150° til 319°. Hvid, pyramideformet Fyrbaake.
 2. *Wilson Cove Fyr* er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

553. Spanien E.-Kyst. Valencia. Fyr forandret.

(A. a. l. N. Nr. 25/654. San Fernando 1939.)

Fyret paa c. $39^{\circ} 27' N.$ $0^{\circ} 18' W.$ paa Yderenden af W.-Molen er forandret fra hvidt, fast til rødt, fast.

554. (T). Italien W.-Kyst. Liguriske Hav. La Spezia Red. Forbudt Omraade. Lystønde udlagt.

(A. a. N. Nr. 50/25. Genua 1939.)

Et Omraade med Radius 500 m og Centrum 6 Sm 251° fra Fyret paa *Isolotto del Tino*, der er beliggende paa c. $44^{\circ} 02' N.$ $9^{\circ} 51' E.$, er paa Grund af Undervandshindringer forbudt indtil videre. Centret er afmærket med en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 4^s, Blink 0,5^s, Mørke 3,5^s.

555. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola di Capri. Punta Carena Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 50/3. Genua 1939.)

I Løbet af kort Tid forandres *Punta Carena* Fyr paa c. $40^{\circ} 32' N.$ $14^{\circ} 12' E.$ til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,6^s, Mørke 4,4^s. Synsvidde: 31 Sm.

556. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Capo Vaticano Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 50/6. Genua 1939.)

I Løbet af kort Tid forandres *Capo Vaticano* Fyr paa c. $38^{\circ} 37' N.$ $15^{\circ} 50' E.$ til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,2^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,2^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,2^s, Blink 0,3^s, Mørke 12,2^s. Synsvidde: 30,6 Sm. Løvrigt bliver Fyret uforandret.

557. Italien. Sicilien N.-Kyst. Termini Imerese. Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 2/161. Berlin 1940.)

Paa $37^{\circ} 59' 15'' N.$ $13^{\circ} 43' 01'' E.$ paa Molehovedet er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 9 Sm. Et 6,5 m højt Stentaarn.

558. (P). Italien. Sicilien N.-Kyst. Termini Imerese. Fyr tændes. Lystønde inddrages.

(N. f. S. Nr. 2/162. Berlin 1940.)

1. Til Belysning af *Secca di S. Giovanni* tændes i den nærmeste Fremtid følgende Fyr:

a) Paa c. $37^{\circ} 59' N.$ $13^{\circ} 43' E.$ paa Havnens S.-Kyst i Bydelen *S. Cosimo* et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 9,5 m. Synsvidde: 13 Sm. Et 6,3 m højt Betontaarn. Fyret bliver synligt i Pej. fra 163° over S. til 185° over *Secca di S. Giovanni*.

b) Paa N.-Kajen et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 13 Sm. Et 4,2 m højt Betontaarn. Fyret bliver synligt i Pej. fra 279° til 294° over *Secca di S. Giovanni*.

2. Lystønden, der viser grønt Et-Blink, inddrages samtidig med Tændingen af ovennævnte Fyr og erstattes med en ubelyst Tønde. (Lystønden er for Tiden drevet fra sin Station).

559. (T). Rusland. Sorte Hav. Cherson Kanal. Dybde. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 2/171. Berlin 1940.)

Dybden i Kanalen er nu 6,4 m.

Da Kanalskraaningerne ved *Prognoviski*-Tønderne er skredet ud i Kanalen, fraaades det at passere disse.

560. (T.) Rusland. Sorte Hav. Krim W.-Kyst. Forbudt Omraade.
(N. f. S. Nr. 2/172. Berlin 1940.)
Al Skibsfart er indtil videre forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
- | | |
|--|--|
| a) 45° 08', ₁ N. 33° 09', ₅ E. | c) 45° 07', ₁ N. 33° 09', ₅ E. |
| b) 45° 08', ₁ N. 33° 11', ₂ E. | d) 45° 07', ₁ N. 33° 11', ₂ E. |
561. (T.) Rusland. Sorte Hav. Krim SW.-Kyst. Forbudt Omraade.
(N. f. S. Nr. 2/173. Berlin 1940.)
Al Skibsfart er indtil videre forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
- | | |
|--|--|
| a) 44° 29', ₀ N. 33° 15', ₀ E. | c) 44° 10', ₀ N. 33° 00', ₀ E. |
| b) 44° 29', ₀ N. 33° 00', ₀ E. | d) 44° 10', ₀ N. 33° 15', ₀ E. |
562. (T.) Rusland. Kertsch—Jenikale Stræde. Største tilladte Dybgaende.
(N. f. S. Nr. 2/174. Berlin 1940.)
Sejlads i Kertsch—Jenikale Stræde er indtil videre tilladt for alle Skibe, hvis Dybgaende ikke overstiger 5,₅ m.
563. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Mariupol. Asowstali-Kanal. Dybde.
(N. f. S. Nr. 2/175. Berlin 1940.)
Mindste Dybde i Asowstali-Kanal er nu 6,₁ m.
564. Rusland. Sorte Hav. Novorossisk. Vrag.
(N. f. S. Nr. 2/176. Berlin 1940.)
Paa følgende Pladser findes sunkne Vrag:
1. 44° 43' 35" N. 37° 46' 50" E., 0,₀₈ Sm 270° fra det grønne, faste Fyr paa Hovedet af Pier Nr. 5.
 2. 44° 43' 52" N. 37° 47' 56" E., 0,₂₀₅ Sm 318° fra det grønne, faste Fyr paa Hovedet af Importni Pier.
565. (T.) Ægypten. Alexandria. Sejladeforskrift.
(B a Z. Nr. 9/106. 's-Gravenhage 1940.)
Indtil videre skal Skibe bestemt til Alexandria behandles af Undersøgestjenssten indtil Kl. 2300. Efter Solnedgang maa de anløbe Punktet 8 Sm 293° fra Mex Bagfyr, der ligger paa c. 31° 09' N. 29° 51' E., og derfra styre Kurs 113° til Havnen. Ras-el-Tin Fyr brænder til Kl. 2300.
Indgaaende Skibe maa efter Solnedgang føre en Kombination af 2 røde og 2 hvide Lanterner.
(E. f. S. Nr. 4/342 1940.)

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

566. Madagasear E.-Kyst. Mananjari. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 2819. London 1939.)
Paa Taarnet 0,₈₅ Sm 315° fra Mananjari faste, røde Fyr er paa c. 21° 15' S. 48° 20' E. tændt et Fyr, som viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 8^s. Flammens Højde: 35 m. Graa, rund Tank paa lavt Taarn.

567. Ceylon W.-Kyst. Colombo. Optisk Tidssignal nedlagt.

(N. t. M. Nr. 86. London 1940.)

Tidssignalet med Kugle paa $6^{\circ} 56' (00'')$ N. $79^{\circ} 50' (30'')$ E., c. 0,1 Sm 323° fra Klokketaarnet, er permanent nedlagt.

568. Malacca Stræde. Penang. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 65. London 1940.)

En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , og som er forsynet med et rødt Flag, er udlagt paa $5^{\circ} 27' (00'')$ N. $100^{\circ} 20' (30'')$ E., 1,9 Sm 351° fra *Fort Cornwallis* Flagstang.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**569. Singapore Stræde. Lys- og Fløjtetønde udlægges ikke.**

(B. a. Z. Nr. 9/110. 's-Gravenhage 1940.)

E. f. S. Nr. 42/2824 1939 annulleres, idet den deri omtalte Lys- og Fløjtetønde paa c. $1^{\circ} 17' N.$ $104^{\circ} 08' E.$ ikke foreløbig udlægges.

(E. f. S. Nr. 42/2824 1939.)

570. Singapore Stræde. Ruter ved Udløb fra Singapore og Keppel Harbour.

(B. a. Z. Nr. 12/145. 's-Gravenhage 1940.)

Naar man forlader *Singapore* Red eller *Keppel Harbour* anbefales paa Grund af Tilstedeværelsen af Minefelter følgende Ruter:

1. Fra *Singapore* Red mod W.:
Fra Pladsen $1^{\circ} 15' 32'' N.$ $103^{\circ} 51' 30'' E.$ 3,3 Sm i Retning 165° , derfra 9,2 Sm i Retning 244° gennem *Main* Stræde, derfra 9,7 Sm i Retning 300° og endelig i Retning 269° til forbi *Tg. Piai* (*Tg. Boeloes*).
2. Fra *Keppel Harbour* Undersøgelsesankerplads mod W.:
Fra Pladsen $1^{\circ} 15' 14'' N.$ $103^{\circ} 46' 46'' E.$ 10,5 Sm i Retning 255° gennem *Selat Sinki*, derfra 1 Sm i Retning 300° og endelig i Retning 269° til forbi *Tg. Piai*.
3. Fra *Singapore* Red mod E.:
Fra Pladsen $1^{\circ} 15' 32'' N.$ $103^{\circ} 51' 30'' E.$ 3,3 Sm i Retning 165° derfra 6,1 Sm i Retning 64° , derfra 22,2 Sm i Retning 80° og endelig 7 Sm i Retning 60° til N. for *Horsburgh Fyr*.
4. Fra *Keppel Harbour* Undersøgelsesankerplads mod E.:
Fra Pladsen $1^{\circ} 15' 14'' N.$ $103^{\circ} 46' 46'' E.$ 10,5 Sm i Retning 255° gennem *Selat Sinki*, derfra 8,7 Sm i Retning 120° gennem *Main* Stræde, derfra 15,6 Sm i Retning 64° , derfra 22,2 Sm i Retning 80° og endelig 7 Sm i Retning 60° til N. for *Horsburgh Fyr*.

(E. f. S. Nr. 4/359 1940.)

571. Singapore Stræde. Johore Stræde. Forbudt Ankerplads.

(N. t. M. Nr. 2937. London 1939.)

Paa Grund af Miner er den SE-lige Grænse for den forbudte Ankerplads i *Johore* Stræde forandret, som følger: En Linie fra Pladsen $10^{\circ} 22' 18'' N.$ $103^{\circ} 59' 57'' E.$, 1,69 Sm i Retning 114° og derfra i Retning 44° til *Pulo Tekong*.

572. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Hainan Stræde. Grund.

(N. t. M. Nr. 87. London 1940.)

En Grund med 5,5 m Vand rapporteres at ligge paa c. $20^{\circ} 16' N.$ $110^{\circ} 43' E.$

573. (T). Japan. Honshu S.-Kyst. Ise No Umi. Hindringer afmærket med Lystønder.

(N. t. M. Nr. 89. London 1940.)

Undervandshindringer er udlagt henholdsvis 3,55 Sm 86°, 2,84 Sm 124°, 5,24 Sm 181° og 7,16 Sm 192° fra *Iwa Matsu* vekslende Luftfyr, der er beliggende paa c. 34° 51' N. 136° 37' E.

Som Afmærkning for disse er udlagt Lystønder, som viser hvidt Et-Blink hver 4^s, henholdsvis 3,8 Sm 82° og 7,45 Sm 192° fra ovennævnte Fyr.

(E. f. S. Nr. 11/836 1939.)

574. (T). Japan. Tokyo Kaiwan. Yokohama Anduvning. Lystønder udlagt. Færligt Omraade.

(N. t. M. Nr. 74. London 1940.)

E. f. S. Nr. 3/183 1940 annulleres og erstattes med:

a) En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 4^s, er udlagt paa 35° 28' 50" N. 139° 47' 35" E.

b) En Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 2^s, er udlagt paa 35° 23' 50" N. 139° 42' 45" E.

c) Omraadet E. for Linien mellem de to Lystønder og *Banzu Hana* er færligt for Sejladsen og forbudt.

(E. f. S. Nr. 3/183 1940.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

575. Estland. Ismelding. Tid for Udsendelse forandret.

(N. t. M. Nr. 1/6. Tallinn 1940.)

Klokkeslættet for den radiotelefoniske Udsendelse af Morgen-Ismeldingen er forandret fra Kl. 0825 (0625 G. M. T.) til Kl. 0845 (0645 G. M. T.).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
Bogs Nr.

England:

- R 1605 River Thames Entrance. Edinburgh channels.
 R 2631 England. — Portsmouth harbour.
 R 1480 West Indies. — Tobago to Tortuga.
 T Supplement No. 2 to South and East Coasts of Korea etc. Pilot.
 T Supplement No. 7 to Bay of Biscay Pilot.
 T Supplement No. 4 to Nova Scotia (SE. Coast) and Bay of Fundy Pilot.

Norge:

- N 450 Oslo havn.
 N Tidevannstabeller for den norske Kyst 1940.

Tyskland:

- R Verzeichnis der Leuchtfeuer und Signalstellen aller Meere 1940.
 T IV. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst.

Tillæg.

Danmark.

576. Advarsel mod Opankring i Nærheden af Søkabler.

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Skibe advares mod at opankre i Nærheden af Søkabler, for at de ikke, naar de driver med Isen, skal komme til at beskadige Kablerne.

I. Østersøen.

577. Østersøen. Lodstjeneste ved de tyske Minespærringer indstillet.

(Meddelelse fra Rügen Radio, den 21. Januar 1940.)

Lodstjenesten ved de *tyske* Minespærringer Syd for Indgangen til *Lille-Bælt*, *Store-Bælt* og *Sundet* samt Syd for *Gedser* er indstillet.

578. Danmark. Bornholm. Neksø. Fyr lyser svagt. Taagesignal ude af Virksomhed.

1. Det røde, faste Fyr paa NE.-Enden af den store Bølgebryder lyser svagt paa Grund af Overisning.

2. Taagesirenen er ude af Virksomhed.

c. 55° 04' N. 15° 08' E.

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

579. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Lystønder inddraget for Is. Klokketønde drevet fra Station.

Lys- og Klokketønderne *Skrams Flak* paa c. 55° 01' N. 10° 12' E. og *Knastegrund* samt Lystønden *Knoldhjørne E.* er inddraget for Is.

Klokketønden *Lillegrund W.* er drevet fra Station.

580. Danmark. Lille-Bælt. Lille-Bælts Broen. Oplysning om Beskyttelsesnet.

Det omkring *Lille-Bælts Broens* Piller udlagte Beskyttelsesnet, anbragt paa flydende Tømmerkonstruktioner og tomme Tønder, vil af Hensyn til Drivisen blive fjernet. En Del af Tømmerkonstruktionen er revet løs af Isen og er i Drift mod Nord gennem *Lille-Bælt*. Den vil snarest blive forsøgt bjærget.

c. 55° 31' N. 9° 43' E.

581. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Graasten. Afmærkning i Uorden. Fyrene tændt ogsaa om Dagen.

Afmærkningen ind til *Graasten* (c. 54° 55' N. 9° 36' E.) er i Uorden paa Grund af Is. Fyrene holdes indtil videre tændt ogsaa om Dagen.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

582. **Danmark. Kattegat. Odden Havn lukket paa Grund af Is.**
Odden Havn paa c. $55^{\circ} 58',_1$ N. $11^{\circ} 22',_2$ E. er lukket paa Grund af Is.
583. **Danmark. Kattegat. Hirsholm Radiofy. Klartvejrudsendelser.**
 Den 1. Februar d. A. eller snarest derefter vil *Hirsholm Radiofy* paa c. $57^{\circ} 29'$ N. $10^{\circ} 38'$ E. paabegynde Udsendelsen af Signaler i klart Vejr.
 Sendetiderne bliver, som følger:
 Usigtbart Vejr: Udsendelser uforandret.
 Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 26^m. og 32^m.
 Iøvrigt er Radiofyret uforandret.
 (Fyr-Fort. Afd. B., Side 7.)
584. **Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidig slukket.**
 Det røde Fyr paa Forhavns S.-Moles Hoved paa $57^{\circ} 25' 59''$ N. $10^{\circ} 33' 19''$ E. er midlertidig slukket. Vil snarest atter blive tændt.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

585. **Danmark. Jyllands W.-Kyst. Neutralitetsløb. Lystønde C inddraget for Is.**
 Lystønde C paa c. $55^{\circ} 40'$ N. $8^{\circ} 03'$ E. i *Neutralitetsløbet* ved *Jyllands W.-Kyst* er erstattet med en rød Spirtønde.
586. **Danmark. Horns Rev. Lystønder inddraget for Is.**
 1. Lystønden *Soren Bobbjergs Dyb N.* paa c. $55^{\circ} 34'$ N. $7^{\circ} 58'$ E.
 2. Lys- og Fløjtetønden *Soren Bobbjergs Dyb S.* paa c. $55^{\circ} 31'$ N. $7^{\circ} 56'$ E. erstattet med en rød- og hvidstribet Spirtønde.
 3. Lystønden *Soren Bobbjergs Dyb W.* paa c. $55^{\circ} 33'$ N. $7^{\circ} 56'$ E.
 4. Lystønden *Soren Bobbjergs Dyb E.* paa c. $55^{\circ} 33'$ N. $7^{\circ} 57'$ E.
 5. Lys- og Fløjtetønden *Slugen N.* paa c. $55^{\circ} 34'$ N. $7^{\circ} 48'$ E. erstattet med en rød- og hvidstribet Spirtønde.
 6. Lys- og Fløjtetønden *Ulven SW.* paa c. $55^{\circ} 30'$ N. $8^{\circ} 00'$ E. erstattet med en hvid Spirtønde.
587. **Danmark. Graadyb. Graadyb Lys- og Fløjtetønde drevet fra Station.**
 Lys- og Fløjtetønden *Graadyb* paa c. $55^{\circ} 26'$ N. $8^{\circ} 14'$ E. er drevet fra Station.

Ekstra-Tillæg.

I. Østersøen.


588. **Letland. Østersøen. Ovisi Fyrskib. Vinterafmærkning forandret.**
(N. f. S. Nr. 3/298. Berlin 1940.)
Lys- og Fløjtetønden, der var udlagt i Stedet for *Ovisi* Fyrskib paa c. 57° 39' N. 21° 36' E., er inddraget og erstattet med en stor Spirtønde.
(E. f. S. Nr. 5/466 1940.)
589. **Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 3/217. Berlin 1940.)
Indenfor en Cirkel med Radius 1000 m og Centrum paa c. 54° 37',7 N. 19° 32',0 E. er udlagt Undervandshindringer. Man advares mod at befare Omraadet.
(E. f. S. Nr. 4/225 1940.)

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

590. **Danmark. Sundet. København. Kronløb Fyrlinie. Radiofyr oprettet.**
Ved Bagfyret i *Kronløb* Fyrlinie (55° 42' 12" N. 12° 36' 17" E.) er oprettet et Radiofyr, der vil være i Drift Døgnet rundt, undtagen i klart Vejr, hvorunder Fyrlinien med Sikkerhed kan ses i mindst 4 Sm Afstand. Radiofrekvens: 300,5 kc/s (998 m). Tonefrekvens: c. 1000 c/s. Rækkevidde: c. 10 Sm. Signalet er:
- | | |
|----------------------|----------------------|
| Bogstaverne KH | c. 6 ^s . |
| En lang Streg | c. 14 ^s . |
| Pause | c. 10 ^s . |
| Periode .. | c. 30 ^s . |

Radiofyret vil sandsynligvis være i Drift fra den 24. Januar d. A.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og
Pilsner
det er
HOF



Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
A/o GRØN & WITZKE
Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9316

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

**BRONZE
PROPELLER**

fra
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 SKIBSMÆGLERE

AALBORG

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

LLOYD'S AGENT
Telefon: 4120 Statstelefon: 16 Telegram-Adr. »Maritime«

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE 30-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1

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 & 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

Lloyds Agent

Telefon 56 & 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 & 606

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«.

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON NO. 4. 601. TLGR. ADR. SCHULTZ

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 5

TORS DAG 1. FEBRUAR 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

»ENGLAND«

To nye Ulykkesbudskaber, to nye Katastrofer har hjemsøgt den danske Handelsflaade. Med dybeste Medfølelse for de ramte bringer vi den triste Meddelelse om endnu to danske Skibes Krigsforlis. Efter det foreliggende er begge Skibe blevet torpederet af en tysk Undervandsbaad:

De Forenede Kulimportørers Dampner »England« er forlist ud for Englands Øst-Kyst. Aarsagen er endnu ikke opklaret. Hele Besætningen med Undtagelse af een Mand er omkommet. Der var 21 Mand om Bord.

»England« afsejlede herfra Mandag den 22. Januar med Skotland som Maal. Ulykken er sket i Lørdags, og den ene Mand, der er reddet, er bjerget i Land paa den engelske Kyst og har foreløbig ikke kunnet fortælle noget om Enkelthederne ved Katastrofen.

Der udsendes Tirsdag Morgen følgende officielle Meddelelse om Ulykken:

Med dybeste Beklagelse meddeler »De Forenede Kulimportører«, at deres Dampner »England« er sunket ved den skotske Kyst. Meddelelsen herom er Mandag tilgaaet Rederiet gennem Udenrigsministeriet og lyder som følger:

»Vice-Konsulatet i Kirkwall meddeler:

Dansk Dampner »England« sunket Lørdag Morgen 27. Januar Kl. 6,30.

Admiralitetet opgiver Positionen 58 Gr. 10 Min. Nord, 1 Gr. 40 Min. Vest, altsaa ud for Mundingen af Moray Firth. Een reddet, formentlig 2. Styrmand, som er indlagt paa Hospitalet efter 32 Timers Ophold paa en Redningsflaade. Vice-Konsulatet er anmodet om at tilvejebringe Detailler.

Ifølge senere indløbet Meddelelse er det bekræftet, at 2. Styrmand *Rasmus Johs. A. Klausen* fra Svendborg er reddet og opholder sig i Kirkwall.

Om Bord paa »England« var 21 Mand, og den fuldstændige Liste over Besætningen ser saaledes ud:

Midlertidig Fører: *P. O. Jensen*, Amager Fælledvej 37, 3. Sal, Kbh.

1. Styrmand *Anton B. Nielsen*, Ewaldsensvej 10, Frederiksberg.

2. Styrmand *Rasmus Johs. A. Klausen*, Belvedere 29, Svendborg (reddet).

Matros *Einar Christian Hauge*, Horne pr. Faaborg.
Matros *Marinus A. Nielsen*, Samsøgade 89, 2. Sal, Esbjerg.

Matros *Hans F. Overhoff*, Strandhuse pr. Kolding.
Matros *Aage Valde Lauritzen*, Jernbanegade 21, Aalborg.

Letmatros *John Harald Gravesen*, Adelgade 19, St., Kbhvn.

Letmatros *Einar B. Ravnkilde*, Kronborggade 4, 4. Sal, Kbhvn.

Ungmand *Poul Chr. Sloth*, Vestervig.

Førstemester *Chr. A. T. Petersen*, Skydebanegade 1, 4. Sal, Kbhvn.

Andenmester *S. A. Frandsen*, Teglværket, Tørring St., Jylland.

Maskinassistent *Helge Barling*, St. Hansgade 25, Odense.

Fyrbøder *N. Chr. Christensen Vind*, Borgergade 51, Esbjerg.

Fyrbøder *Axel Hansen*, Finlandsgade 17, 3. Sal, Kbhvn.

Fyrbøder *Axel Nybro Christensen*, Øresundsvej 141, Kbhvn.

Fyrbøder *Niels Mikkelsen Frier*, Ivar Hvitfeldtsgade 7, Aarhus.

Lemper *Kaj V. Fritze*, Stradellavej 4, Kbhvn.

Hovmester *Harry Jensen*, Peter Barkesgade 13, Aalborg.

Kok *Valdemar Nielsen*, Sømandshjemmet Bethel.

Messedreng *Børge Jensen*, Oehlenschlägersgade 75, Kbhvn.

»FREDENSBORG«

Senere paa Dagen kom det andet Ulykkesbudskab, Sogsaa her havde 20 danske Søfolk fundet deres Død i Nordsøen.

C. K. Hansens »Fredensborg«, der var i Følge med De Forenede Kulimportørers Dampner, gik ned umiddelbart før »England«. Hele Besætningen — 20 Mand — omkom. Herom melder Rederiet C. K. Hansen:

Rederiet C. K. Hansen beklager dybt ifølge Meddelelse fra Vicekonsulen i Kirkwall og Udtalelse af den overlevende Styrmand Klausen fra Dampneren »England«, at maatte gaa ud fra, at den Dampskibsselskabet »Dannebrog« tilhørende Dampner »Fredensborg«, der afgik fra København den 24. ds. i Ballast til Storbritannien, er forlist samtidig med Dampneren »England«, og at alle Ombordværende er omkommet.

Dampneren »Fredensborg«, der er paa 3300 Tons d.w., er bygget 1922 i Holland og har følgende Besætning paa 20 Mand:

Jens Wilhelm Thorn, Fører, født 1881, Allinge, Langesund 6, Kbhvn.

Peter Thorvald Ingemann Hansen, 1. Styrmand, født 1898, Bomsluttervej 6, Kbhvn.

Horst Jes Karl Schultze, 2. Styrmand, født 1916, Hotel National, Svendborg.

Karl Axel Gottlieb Petersen, 1. Mester, født 1898, Worsaaesvej 7, 1., Kbhvn.

Carl Børge Jensen, 2. Mester, født 1912, Nordvestvej, Holstebro.

Alfred Erik Larsen, Assistent, født 1914, Lille Strandstræde 18, Kbhvn.

Robert Bender, Hovmester, født 1919, St. Annæ Plads 22, Kbhvn.

Gustav Hilleborg Carl Keinkolde, Kok, født 1909, Ryesgade 69, Kbhvn.

Peter Bronnum Jensen, Baadsmand, født 1890, Pilestræde 73, Kbhvn.

Daly Lorry Glaston, Matros, født 1893, Johan Kellersvej 20, Kbhvn.

Janus Jensen, Matros, født 1919, Hothers Plads 13, Kbhvn.

Finn Rasmussen, Matros, født 1916, Ole Svendsens Vej 1, Skagen.

Eduard Chr. Iversen, Letmatros, født 1921, Palævej, Fredericia.

Sv. Aa. Berthelsen, Letmatros, født 1920, Nordby, Fanø.

Henry Emil Nielsen, Ungmand, født 1921, Strandlodsvej 8, Kbhvn.

John Peter Strøm, Donkeymand, født 1908, Djurgårdsvægen, Helsingfors.

Anton Meyer Theodor Madsen, Fyrbøder, født 1894, Toldbodgade 15 A, Kbhvn.

Ejner Chr. Jensen, Fyrbøder, født 1895, Aalborg.

Egon Thilsen, Lemper, født 1913, Dr. Abildgaards Allé 14, Kbhvn.

Urban Larsen, Dreng, født 1920, Vamdrupvej 21, Valby.

Vi oprøres daglig over Begivenhederne i Finland, hvor russiske Bombeflyvere myrder den fredelige Civilbefolkning, og vi giver vor Harme Luft derover. Men Harmen og Sorgen bliver ikke mindre, naar det er vore egne Landsmænd, der, under Udøvelse af deres fredelige Gerning, rammes paa denne Maade. Vi maa tie overfor Krigens Overmagt, men vi har vore Tanker om det skete. 40 danske Søfolk har paany givet deres Liv for deres Land, for dets Velfærd, dets Eksistens.

DEN DANSKE HANDELSFLAADE I 1939

I Følge den nu foreliggende »Danmarks Skibsliste« bestod den danske Handelsflaade den 1. Januar 1939 af ialt 2092 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1,232,667 Tons.

I Aarets sidste 4 Maaned er ialt 9 Skibe (7 Dampskibe, 1 Motorskib og 1 Motorsejlskib) med en samlet Brutto-Tonnage paa 22,378 Tons slettet af Skibsregistret som torpederet, minesprængt eller paa anden Maade krigsforlist.

Trods dette Tab er den danske Handelsflaade vokset saa meget i 1939, at der har været en Netto-Tilgang paa 47 Skibe og 13,187 Brutto-Tons.

Til Sammenligning kan anføres, at der i 1937 var en Netto-Afgang paa 19 Skibe og 1425 Brutto-Tons, medens der i 1938 var en Netto-Tilgang paa 42 Skibe og 45,841 Brutto-Tons.

Den 1. Januar 1940 bestod den danske Handelsflaade af ialt 2139 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1,245,854 Tons, hvis Fordeling paa de enkelte Skibskategorier ligeledes er angivet nedenfor.

Den 1. Januar 1939 bestod Dampskibsflaaden af ialt 518 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 583,910 Tons, der fordelte sig saaledes:

Tilhørende Staten: 45 med 24,238 Tons, Hjemmehørende i Danmark: 457 med 554,742 Tons. Hjemmehørende paa Færøerne: 16 med 4930 Tons.

I Aarets Løb har der været en Tilgang paa ialt 12 Dampskibe og 14,357 Brutto-Tons, fordelt saaledes: Nybygget: 2 med 3779 Tons. Købt fra Udlandet: 10 med 9218 Tons. Ved Ommaaling: 0 med 1360 Tons, medens der har været en Afgang paa 31 Dampskibe og 33,661 Brutto-Tons, fordelt saaledes: Solgt til Udlandet: 18 med 21,361 Tons, Forlist: 2 med 643 Tons, Krigsforlist: 7 med 11,235 Tons. Ophugget: 2 med 192 Tons. Overf. til Motorskib: 2 med 147 Tons. Ved Ommaaling: 0 med 83 Tons.

Der har saaledes i 1939 været en Netto-Afgang paa 19 Dampskibe og 19,304 Brutto-Tons.

Dampskibsflaaden bestaar den 1. Januar 1940 af ialt 499 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 564,606 Tons, der fordeler sig saaledes: Tilhørende Staten: 45 med 24,230 Tons. Hjemmehørende i Danmark: 436 med 535,279 Tons. Hjemmehørende paa Færøerne: 18 med 5097 Tons.

Den 1. Januar 1939 bestod Motorskibsflaaden af ialt 244 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 569,455 Tons, der fordelte sig saaledes: Tilhørende Staten: 29 med 17,238 Tons. Hjemmehørende i Danmark: 210 med 551,965 Tons. Hjemmehørende paa Færøerne: 5 med 252 Tons.

I Aarets Løb har der været en Tilgang paa 22 Motorskibe og 56,830 Brutto-Tons, fordelt saaledes: Nybygget: 15 med 53,926 Tons. Købt fra Udlandet: 3 med 1081 Tons. Overf. fra Dampskib: 2 med 136 Tons. Overf. fra Motorsejl: 2 med 76 Tons. Ved Ommaaling: 0 med 1611 Tons, medens der har været en Afgang paa 4 Motorskibe og 28,059 Brutto-Tons,

fordelt saaledes: Solgt til Udlandet: 2 med 9551 Tons. Forlist: 1 med 5812 Tons. Krigsforlist: 1 med 11,108 Tons. Ved Ommaaling: 0 med 1588 Tons.

Der har saaledes i 1939 været en Netto-Tilgang paa 18 Motorskibe og 28,771 Brutto-Tons.

Motorskibsflaaden bestaar den 1. Januar 1940 af ialt 262 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 598,226 Tons, der fordeler sig saaledes: Tilhørende Staten: 31 med 20,339 Tons. Hjemmehørende i Danmark: 226 med 577,635 Tons. Hjemmehørende paa Færøerne: 5 med 252 Tons.

Der er i 1939 sket det, at Motorskibs-Tonnagen, der ved Aarets Begyndelse var ca. 14,500 Brutto Tons mindre end Dampskibs-Tonnagen, har passeret Dampskibs-Tonnagen og nu overskrider denne med ca. 33,600 Brutto-Tons.

Den 1. Januar 1939 bestod Motorsejlskibsflaaden af ialt 1314 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 77,719 Tons, der fordelte sig saaledes: Tilhørende Staten: 15 med 1972 Tons. Hjemmehørende i Danmark: 1138 med 59,278 Tons. Hjemmehørende paa Færøerne: 161 med 16,469 Tons.

I Aarets Løb har der været en Tilgang paa 81 Motorsejlskibe og 6075 Brutto-Tons, fordelt saaledes: Nybygget: 51 med 2102 Tons. Købt fra Udlandet: 26 med 3159 Tons. Overf. fra Sejlskib: 4 med 787 Tons. Ved Ommaaling: 0 med 27 Tons, medens der har været en Afgang paa 35 Motorsejlskibe og 2630 Brutto-Tons, fordelt saaledes: Solgt til Udlandet: 14 med 1558 Tons. Forlist: 15 med 822 Tons. Krigsforlist 1 med 30 Tons. Ophugget: 3 med 92 Tons. Overf. til Motorskib: 2 med 75 Tons. Ved Ommaaling: 0 med 53 Tons.

Der har saaledes i 1939 været en Netto-Tilgang paa 46 Motorsejlskibe og 3445 Brutto-Tons.

Antallet af Nybygninger er inden for denne Skibskategori steget meget væsentligt, idet der i 1937 kun blev optaget 29 Skibe paa tilsammen 1307 Brutto-Tons og i 1938 32 Skibe med tilsammen 1177 Brutto-Tons. Den væsentligste Aarsag til Stigningen er de vedtagne Love angaaende Fiskerflaadens Fornyelse.

Motorsejlskibsflaaden bestaar den 1. Januar 1940 af ialt 1360 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 81,164 Tons, der fordeler sig saaledes: Tilhørende Staten: 15 med 1972 Tons. Hjemmehørende i Danmark: 1185 med 62,815 Tons. Hjemmehørende paa Færøerne: 160 med 16,377 Tons.

Den 1. Januar 1939 bestod Sejlskibsflaaden af ialt 16 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1583 Tons, der fordelte sig saaledes: Tilhørende Staten: 1 med 44 Tons. Hjemmehørende i Danmark: 7 med 991 Tons. Hjemmehørende paa Færøerne: 8 med 548 Tons.

I Aarets Løb har der været nedennævnte Tilgang: Købt fra Udlandet: 7 med 1411 Tons, medens der har været en Afgang paa 5 Sejlskibe og 1136 Brutto-Tons, fordelt saaledes: Forlist: 1 med 319 Tons. Forsynet med Motor: 4 med 817 Tons.

Der har saaledes i 1939 været en Netto-Tilgang paa 2 Sejlskibe og 275 Brutto-Tons.

Sejlskibsflaaden bestaar den 1. Januar 1940 af ialt 18 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1858 Tons, der fordeler sig saaledes: Tilhørende Staten: 1 med 44 Tons. Hjemmehørende i Danmark: 10 med 1334 Tons. Hjemmehørende paa Færøerne: 7 med 480 Tons.

ISSITUATIONEN FORVÆRRES

Fra Dag til Dag er Issituationen forværret og navnlig er vore to Farvande Øresund og Store Bælt ude for stor Vanskelighed.

Man skal 11 Aar tilbage i Tiden for at finde et Sideskykke. Danmark er ved at blive et Fastland. Store Bælt-Overfarten staar foran det fuldstændige Sammenbrud. Ogsaa Øresundstrafiken er lammet, og i de jydskke Fjorde — specielt ved Indsejlingen til Limfjor-

den — er Forholdene alt andet end lyse. Isen pakker sammen nu, og Time for Time dannes der Nyis.

Der er absolut ingen Udsigt til Bedring.

Selv de mest optimistiske inden for Storebæltledelsen tvivler paa, at det vil lykkes at opnaa normale Sejltider foreløbig, hvis der da i det hele taget fortsat kan føres Færger over.

Det er navnlig den vestlige Del af Store Bælt, det er galt med.

Ismasserne her har sine Steder en Tykkelse af 6—7 m, og mellem Knudshoved og Slipshaven er det, trods »Storebjørn«s Assistance, praktisk talt umuligt at komme igennem uden at komme til at sidde fast i Timevis. For hele Vesterrenden gælder det, at den er fyldt med svær Pakis.

Statens Isbrydningstjenestes Rapporter fortæller om alvorlige Isdannelse i saa at sige alle Farvande.

Hvad navnlig kan komme til at forværre hele Situationen stærkt er, at der nu ogsaa er Is i Kattegat. I den vestlige Del observeredes der overalt spredte Isflager og Nyis. Langs den jydsk Østkyst fra Hals ned til Hjelm er der betydelige Ismængder, der navnlig ud for Fjordene pakker sig stærkt.

De store og alvorlige Isvanskeligheder i de indre Farvande forøges altid stærkt, naar Isen fra Kattegat presses ned i Sundet og Bælterne.

DEN TYSKE SKIBSFART

Ugeskriftet »Fireaarsplanen« bringer en Oversigt over den tyske Skibsfart i det forløbne Aar. Det hedder deri bl. a.:

I Nord- og Østersøen byder den fuldstændige Indsats af tyske Handelsskibe ogsaa siden Krigens Begyndelse Garanti for, at Handelsforbindelserne med de nordiske og baltiske Lande kan opretholdes, men samtidig gennemfører den tyske Skibsfart nu som før internationale Transporter, hvilket de talrige Afskibninger for Sveriges, Norges, Hollands og De forenede Staters Regering beviser. Endvidere fastslaaes, at den tyske Skibsfart til Trods for den almindelige Forhøjelse siden Krigens Udbrud af Skibsfartssomkostningerne kan sejle billigere end de neutrale Staters Skibsfart.

VAREOMSÆTNINGEN MED UDLANDET I 1939

Værdien af Vareomsætningen med Udlandet i 1939 og nærmest foregaaende Aar udgjorde efter den nu afsluttede foreløbige Opgørelse følgende Beløb:

	Specialhandel			Transitomsætning	
	Indførsel Mill. Kr.	Udførsel Mill. Kr.	Merindførsel Mill. Kr.	Indførsel Mill. Kr.	Udførsel Mill. Kr.
1939	1.742,3	1.574,6	167,7	41,8	54,5
1938	1.625,3	1.534,9	90,4	40,0	53,9
1937	1.673,8	1.568,5	105,3	27,9	38,0

Indførselsværdien var 117 Mill. Kr. større i 1939 end Aaret før, medens Udførselens Værdi kun steg 40 Mill. Kr., saaledes at Merindførselen blev 167,7 Mill. Kr. eller 77,3 Mill. Kr. større end i 1938. Langt den største Del af Merindførselen er fremkommet i Aarets sidste Halvdel, idet de første 6 Maaneder kun havde en Merindførsel paa 56 Mill. Kr. Men allerede August Maaned gav et meget betydeligt Indførselsoverskud (40 Mill. Kr.), og i Aarets sidste 3 Maaneder har Merindførselen været henholdsvis 25, 41 og 30 Mill. Kr.; derimod viste September en Merudførsel paa 24 Mill. Kr., der dels skyldtes, at Indførselen gik stærkt ned, og dels at Udførselen var meget stor i denne første egentlige Krigsmaaned.

Den stærke Stigning i Merindførselen kan tildels forklares ved de indtraadte Prisforskydninger, idet Priserne paa de indførte Varer i de sidste Maaneder steg langt stærkere end for Eksportvarerne. Dette hænger for en stor Del sammen med, at Indførsels-

værdien opgives cif men Udførselsværdien fob dansk Grænse, saaledes at de stærke Stigninger i Omkostningerne til Fragt, Forsikring m. v. paavirker Indførselens Værdi, men ikke Udførselens. Medens Engrospristallet for Importvarer fra August til December Maaned er steget fra 113 til 164, er det for Eksportvarer kun steget fra 110 til 126, og selv under Forudsætning af uforandrede Ind- og Udførselsmængder, vilde man derfor have kunnet vente en stærkt stigende Merindførsel i Aarets sidste Maaneder. Ogsaa i de første Maaneder af Aaret gik Prisudviklingen i uheldig Retning, idet Indførselspriserne var svagt stigende og Udførselspriserne nedadgaaende, i April—Juni endda ret kraftigt. Aaret som Helhed viste en Stigning i Engrospristallet for Importvarer paa ca. 10 pCt. (fra 114 i 1938 til 125 i 1939), medens det for Eksportvarer kun steg knapt 2 pCt. (111 til 113). Det maa ved Bedømmelsen af Engrospristallets Bevægelser tages i Betragtning, at de Priser, der indgaar i Handelsstatistiken, bl. a. paa Grund af gamle Kontraktforhold ikke vil stige saa hurtigt som de Priser, der noteres i det fri Marked.

Bevægelserne for Indførselens Vedkommende ses i de enkelte Varegrupper, der er overordentlig vekslede, idet 10 Varegrupper viser Tilbagegang paa tilsammen 108 Mill. Kr., medens de øvrige Varegrupper viser en samlet Fremgang paa 225 Mill. Kr. Stor Tilbagegang er især fremkommet for Korn (60 Mill. Kr.), Foderstoffer (12 Mill. Kr.), Frø til Oliepresning (12 Mill. Kr.) og Skibe (10 Mill. Kr.). Særlig stærk Fremgang viser Brændselstoffer (46 Mill. Kr.), Jern og Staal (32 Mill. Kr.), Andre Metaller (11 Mill. Kr.), Maskiner og Apparater (14 Mill. Kr.), Træ m. v. 12 Mill. Kr.) og Kemikalier (10 Mill. Kr.), men i øvrigt viser mange andre Varegrupper en Fremgang, der forholdsmæssigt er af samme Størrelse.

Den store Nedgang i Indførselsværdien for Korn skyldes baade en stærk Tilbagegang i de indførte Mængder, navnlig af Hvede, Byg, Havre og Majs, og nedadgaaende Priser. Nedgangen maa ses i Forbindelse med den meget store Kornhøst i 1938 og kan næsten udelukkende henføres til Maanederne Januar—August, medens der i Resten af Aaret er indført omtrent samme og forholdsvist ringe Mængde i 1939 som Aaret før.

Af Foderstoffer var der en betydelig større Indførsel i de første 8 Maaneder af 1939 end i 1938, og hele Aarets samlede Tilbagegang maa derfor tilskrives de sidste Maaneders Indførsel.

	1939		1938		Heraf	
	Hele Aaret Mill. Mill. kg.	Heraf Dec. Mill. Mill. kg.	Hele Aaret Mill. Mill. kg.	Aaret Mill. Mill. kg.	Heraf Sep. Mill. Mill. kg.	Dec. Mill. Mill. kg.
Hvede	98,5	7,8	166,1	33,9	46,3	7,3
Rug	87,8	3,8	115,5	15,8	37,3	3,9
Byg og Havre	1,2	—	73,9	10,3	3,2	0,4
Majs	142,5	5,0	295,0	41,8	23,2	3,1
Hvedemel	18,0	0,5	19,8	4,9	9,0	2,0
Oliekager og -mel	722,4	27,1	766,9	112,5	247,7	35,5
heraf Bomuldsfrø	320,8	13,8	349,0	49,5	118,2	16,4
— Solsikke	124,0	4,4	112,9	17,2	34,4	5,1
— Jordnød	114,1	4,3	105,4	16,2	30,9	4,7
— Høfrø	6,9	0,4	14,9	2,7	4,8	0,8
— Kokosk.	86,9	2,9	113,9	17,1	33,8	4,9
— Sojak., -mel og -skraa	29,6	—	35,7	5,5	15,6	2,4

Ogsaa for de forskellige Slags Gødningstoffer var der Stigning i de første 8 Maaneder af 1939, men Tilbagegangen i Aarets sidste Maaneder var saa stærk, at der for Aaret som Helhed kun indførtes lidt større Mængder Fosforsyregødning og Kaligødning end i 1938, medens Indførselen af Kvælstofgødning er formindsket med over 20 pCt.

Der har endvidere fundet en betydelig Stigning Sted i Indførselen af Kul og Koks m. v., som iøvrigt i 1938 var mindre end i de foregaaende Aar; i de sidste Maaneder af 1939 var Indførselen dog noget mindre end i 1938. Importen af Brændselolie og Smørelie var større i 1939 end Aaret før, hvorimod Indførselen af Belysningspetroleum var noget mindre.

KØBENHAVNS HAVN

I Havnebestyrelsens Møde forleden forelaa Udvalgsbetænkning vedrørende det af Havnedirektøren tidligere fremsatte Forslag om ændret Opstilling af Havnevæsenets Budget og Regnskab.

Udvalgets Formand, Overborgmester *Christensen*, henviste til den udførlige Indstilling og fremhævede blot, at Regnskabsformen maatte fastlægges af Havnebestyrelsen, saaledes at der kunne foretages en Sammenligning fra Aar til Aar.

Der har været Tvivl med Hensyn til Ansættelsen af en Indkøbsleder, men da Direktionen fastholdt Ønsket herom, var man gaet med til en Prøvetid paa ét Aar, inden der etableredes en Tjenestemandstilling.

Havnebygmestrens Instruks skulde godkendes af Havnebestyrelsen, men iøvrigt maatte Havnedirektøren fastsætte den enkelte Funktionærs Omraade som et administrativt Anliggende.

Direktør *Flotkjær* nærrede Betænelighed ved Oprettelsen af en Stilling som Indkøbsleder og henstillede at være varsom med et saadant Skridt.

Derefter tiltraadtes Indstillingen.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Vore Sømænd

Der er vist ingen herhjemme, som ikke med største Beundring og Taknemlighed tænker paa vore modige Sømænd, der trodser Færerne ude til Søs i denne Tid og derved sikrer Danmarks Eksistens. Og alle har med Gru og hjertelig Deltagelse modtaget Meddelelserne om de mere end 100 danske Sømænd, der allerede er faldet som Krigens Ofre.

Vi føler alle Trang til at gøre noget for vore Sømænd under disse Forhold. Men hvad kan vi gøre? Ja, Penge er ikke det vigtigste for dem, men derimod, om de kan blive hjulpet til at møde Færerne ude paa Søen med Fred i Sindet, fordi de ved sig i Guds Haand, og om de, naar de kommer til en Havn i det fremmede, kan finde et dansk Hjem, hvor de kan hvile ud og slappe af, ja, og hente ny Sjælestyrke til Sejlsjaden.

Dertil skulde Dansk Sømændsmission i fremmede Havne være Redskabet, og derfor vil det være naturligt, om alle herhjemme rækker en hjælpende Haand til vore Sømænd gennem Dansk Sømændsmission.

Der samledes ind i Kirkerne til Dansk Sømændsmission i fremmede Havne Søndag den 28. Januar, men Bidrag kan desuden sendes til Sømændsmissionens Kasserer, Grosserer Holger Prior, Nyhavn 20, København K. Giro 3660.

Axel Busch,
Sognepræst,

Sekretær for Dansk Sømændsmission i fremmede Havne.

Change of Crew in French Ports

Fra Havre meddeles:

In order to avoid unpleasant surprises for Captains, who want to pay off crew in French Ports, I find it necessary to draw your and your members' attention to the fact that since the War broke out the French Emigration Service has been very particular in this respect.—The previous instructions and prescriptions together with some new—often not very well-known even by Brokers, Shipagents and Consuls in France—are very strictly observed by the French Authorities; and this to such an extent that paying off of crew (unless in case of illness requiring stay at hospital), is practically impossible.—In fact, for each foreign sailor, who has to be paid off, the Captain and the respective Consul (i.e. the Consul of the vessel's flag) must guarantee that the sailor leaves France within 24 hours after his regular disembarkment, that is to say after his valid passport has been supplied with the necessary transit-visas incl. French visa.—As all these formalities can take up to two week's time, and as the sailor has to stay onboard the ship until everything is

Efter at man havde tiltraadt Havnedirektørens Indstilling om Oprettelse af en Stilling som »Varmemand» under Havnevæsenet, behandledes et Forslag fra Frilands-Aktieselskabet om midlertidig Forhøjelse af Selskabets Takster for Arbejdspenge og Pakhusleje.

Paa Foranledning af Direktør *Svanholm* og Landstingsmand *Halfdan Hendriksen*, der fandt Forslaget mangelfuldt oplyst, henvistes det til nærmere Undersøgelse i et Udvalg bestaaende af Landstingmand *Hendriksen*, Direktør *Kørbjerg* og Direktør *Munck*.

Man tiltraadte en Indstilling fra Havnedirektøren om at indhente Ministeriets Godkendelse af, at der indtil videre vil kunne bortses fra den i Fartøjtakstens § 11 for anløbende Skibes Afgiftsfrigørelse fastsatte Frist af 4 løbende Døgn og genvælgte sluttelig de to Medlemmer af Havnebestyrelsen, der foretager Eftersyn af Havnens Kapitaler og Kassebeholdning.

in order, you will understand the difficulties or mostly the impossibility in paying off crew in French Ports.—

Even if a ship has a long stay in a French Port (f. inst. on account of repairs) and thus is able to keep the crew on board until the aforementioned formalities are in order and the various visas obtained, it is rather difficult and expensive to send Scandinavian sailors home.—It is supposed that crew from France, and consequently in possession of French visa, being repatriated via Belgium, Holland and Germany will meet with difficulties in this latter country.—Further, in a recent case the Belgian Consul here required from the Captain or the Ship's Agent an illimited guarantee taking over all responsibility as to what might happen in connection with the sailors' passage through Belgian territory.—Consequently, the few cases of repatriation of sailors from Havre since the beginning of the War have generally been directed via England.—However, we can here at Havre only get tickets just to London, where the Captain, respectively Ship-owners or their Agents will have to make arrangements for the sailors' further repatriation.—

Anyhow, if a Captain absolutely wants to pay off members of his crew in France, it is recommended that the said members be supplied with a visa on their passports by the French Consul of a foreign port prior to arrival in France.—

Kanal ved Falsterbo

Forslag til Anlæg af en 100 Meter bred Kanal tværs gennem Falsterbonæsset mellem Höllviken og Kämpinge Bugt er nu blevet udarbejdet af Vej- og Vandbygningsstyret, som hos Søderby og dens Vattendomsstol har anmodet om øjeblikkelig Igangsættelse af Arbejdet.

Delte er af stor Betydning, da den nye Kanal er beregnet at berede Lettelser for Skibsfarten mellem Øresund og Østersøen.

Efter Forslaget bliver Kanalens fulde Længde fra Flinterenden til Kämpinge Bugt, ca. 27 Kilometer, og Bredden ved Markytan paa den smalleste Del 100 Meter. Den passerer gennem Höllviken, hvor Renden lægges gennem Næsset til Kämpinge Bugt, hvor der igen er dybt Vand. Gennem Kanalen afbrydes den nuværende Landevej og Jernbanen til Skanør og Falsterbo. Det er nu Mening, at Trafikken til Lands skal opretholdes gennem dobbelte Træksfærger. Hvad Jernbaneforbindelsen angaar er Trafikken ud paa Næsset af en saadan Art, at denne uden større Besvær kan opretholdes af Busser og Lastbiler. Jernbanen foreslaas at faa sin Endestation ved Höllvikens Station.

Forberedelser til Opmudringen er allerede vedtaget af Vej- og Vandbygningsstyrelsen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

D. F. D. S. og Amerika

Det Forenede Dampskibsselskab har som bekendt i de seneste Aar bygget en ganske overordentlig smuk Flaade af Motorskibe til sin Middelhavs- og Levant-Fart. Fem ret store, hurtige Dieselskibe, der indtil Krigens Udbrud ikke blot havde en særdeles god Fragtudnyttelse, men som ogsaa til Stadighed havde næsten fuldt optaget i de bekvemme og elegante Passagerindretninger, som alle Baadene er udstyret med, var sat ind her.

Krigen har gjort Opretholdelsen af denne Fart umulig, og Baadene er blevet overflyttet til en Amerikafart, som i første Række har betydet, at Danmark har kunnet faa vigtige Tilførsler fra Amerika.

Der er som bekendt særdeles sparsom Lejlighed for Passagerer mellem Europa og Amerika nu under Krigen.

— Det maatte, udtaler Direktør I. A. Kørbjerg, føles som urimeligt, om ikke disse udmærkede Bandede Passagerindretninger under de nuværende Forhold blev taget i Brug. Ganske vist er der ikke forfærdelig meget Plads for Passagerer paa dem, men Efterspørgselen er heller ikke overvældende, man har kunnet finde hinanden i Efterspørgsel og Tilbud. Det er egentlig det hele.

Strengt taget er det, som nu sker, kun en rent ekstraordinær Foranstaltning, affødt af Forholdene. Skibene var for Haanden og skulde gaa mellem Amerika og Danmark. Naar der igen indtræder normale Tilstande, vil der være Brug for dem paa deres gamle Omraade. Hvordan Tingene kommer til at ligge til den Tid, kan man intet vide om i Dag. Har Selskabet til den Tid sine paatænkte Nybygninger til Amerika færdige eller er de ved at blive

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Der har ikke været større Forandringer paa Fragtmarkedet i den forløbne Uge.

Paa de af den engelske og franske Regering kontrollerede Markeder har Aktiviteten været ret begrænset. Der søges paa disse Markeder stadig neutral Tonnage; bl. a. vil den engelske Regering betale 100/- for neutralt Skib fra Australien til U.K., uden at det hidtil er lykkedes at interessere neutrale Redere herfor.

Fra River Plate er der iøvrigt Anvendelse for Tonnage til Antwerpen eller Rotterdam til \$23 og til Danmark kan placeres Tonnage fra n.a. San Lorenzo til \$20.

Fra Østkysten af Nordamerika er sluttet Tonnage for Scrapjern til \$14, ligesom der kan placeres Tonnage paa Net Charter til Vladivostok til \$18. Kul Hamplon Roads/Gøteborg er igen sluttet til \$14, og for Koks fra Hamplon Roads til Malmø noteres \$18. Iøvrigt kan der placeres Tonnage for Scrapjern til Italien til omkring \$16. Der er ogsaa stadig Efterspørgsel efter Tonnage paa Net Charter saavel fra Northern Range som fra Golfen til U.K. og Nordfrankrig. Rateniveauet for disse Forretninger viser vigende Tendens, og der kan i Dag næppe opnaas over 30 c. per Balefod fra Golfen.

Sukker fra Vestindien til Europa er uforandret.

Pacifickystmarkederne viste noget større Aktivitet. Raten for prompt Tonnage laa noget svagere, idet 5 Baade, som var sluttet med Korn fra Britisk Columbia til Vladivostok, blev annullerede paa Grund af at den canadiske Regering forbød Udførsel af Korn til Rusland. Scrapjern sluttedes til \$11.25, og for Salt fra Californien til Japan, som i sidste Uge sluttedes til \$11.25, lykkedes det Befragterne at faa en af de ovennævnte annullerede Baade til \$8.50. For senere Afskibning er Befragterne dog villige til at betale \$12 for Scrap og \$9.25 for Salt. Iøvrigt søges

der Tonnage fra Britisk Columbia til Japan for Kul. Befragterne af disse Laster noterede oprindelig \$2.25 paa f.i.o. Basis, men der kan nu opnaas \$8.75 maaske \$9. Der søges stadig Tonnage for forskellige Lumber Forretninger, saavel til Kina som til Australien og Sydafrika, Raterne er uforandrede.

Østens Markeder noterer fortsat en lang Række Ordre til europæiske Destinationer, men det kniber stadig med at faa neutrale Redere til at interessere sig for disse Forretninger. Soyabønner fra Manchuriet til Danmark noterer nominelt 1100/- Fra Philippinerne kan placeres Marts Tonnage for Sukker til North Hatteras til \$10, ligesom der søges Tonnage for Erts til U.S.N.H. til \$9.50 paa f.i.o. Basis.

Rismarkederne fra Saigon og Kohsichang var uforandrede. Af positiv Forretning skal nævnes, at mindre Skib sluttedes til 90/- til Vestindien.

Fra Madraskysten kan stadig betales \$28 for Korn og/eller Linsæd til Antwerpen/Rotterdam. Der søges endvidere Tonnage for Kul fra Calcutta til Japan til \$10.50 f.i.o.

De i vor sidste Beretning omtalte Korntransporter fra Australien til Northern Range og Golfen synes nu at være positive. Befragterne indikerer 65/-.

Om de europæiske Markeder er der kun lidet nyt at berette. Kulraterne til de skandinaviske Lande er uforandrede.

Der er god Efterspørgsel efter Tonnage paa Timechartermarkedet. I Vestindiafarten ligger Raten omkring \$3.50 for 4000 Tonner. Timecharter trip across Levering U.S.N.H., Tilbagelevering U.K. indikeres omkring \$10 for moderne Damper. Et norsk Dieselskib, ca. 12½ Knob, er sluttet til \$4.50 for 6 Maaneders neutral Fart. For moderne Dieselbaad er Pacifickystbefragtere villige til at betale \$5 for en Transpacific Rundtur Levering og Tilbagelevering Japan.

færdige, saa kan Udfaldet naturligvis blive, at man kan fortsætte. Men i Øjeblikket er det jo ganske umuligt at sige noget om, hvordan Forholdene vil udvikle sig efter Krigen.

Norsk Damper sunket efter Havari

Den ca. 6000 Tons store Oslo-Damper »Fu Yuang« har været i Havsnød ud for Hachijojim-Øerne ved Japan. Der udsendtes S.O.S.-Signaler, da Skibet uden Ror drev i sydlig Retning.

44 Mand af Besætningen er blevet optaget af den japanske Damper »Eifuku Maru« og 19 Mand af en anden japansk Baad »Asahiro Maru«. »Fu Yuang« er sunket.

Kun de syv Skibsofficerer var norske, og Besætningens store Tal viser, at der i Hovedsagen har været Kulier som Mandskab.

Skibe i Nød

Det lettiske Skib »Everoja« er grundstødt ved Terschelling. Skibet er i den største Fare. Den norske Damper »Birk« er i yderste Fare ved Hebriderne. Det driver i høj Sø uden Ror.

Grundstødt Skib spærrer Limfjorden

Den 3500 Tons store Damper »Rygja« af Bergen er Lørdag Aften grundstødt paa Hals Barre, hvor den af den stærke Isdrift blev skruet paa tværs af Sejllobet. Isbryderen »Isbjørn« søgte at komme den til Hjælp, men maatte give op overfor Isen.

Rutedamperen »København« fra Aalborg kunde ikke passere det snævre Sejllob, der var helt spærret af det norske Skib, og en dansk Eksportbaad er ogsaa blevet opholdt af Grundstødningen og Isdriften.

Amerikas største Passagerskib

Amerikas største Passagerskib, Damperen »America«, nærmer sig nu sin Fuldendelse paa Værftet i Newport News. »America«, der bygges som Afløser af »Leviathan«, er beregnet til Fart mellem New York og de europæiske Kanalhavne, men vil, hvis den sættes i Fart under Krigen, blive dirigeret udenom Krigszonerne. — Efter Planen skul-

de den være færdig inden Sommer i Aar; den bliver paa ca. 70.200 Brutto Tons.

Belgisk Damper forlist

Det oplyses, at Damperen »Meuse«, der maa betragtes som forlist, havde en Besætning paa 12 Mand og ikke 7, som oprindelig meddelt.

To norske Dampere sænket i Nordsøen

Der er indløbet Meddelelse om to norske Dampere, der er sænket — eller formentlig sænket — paa Vej over Nordsøen.

Damperen »Sydfold« af Haugesund er minesprængt eller torpederet ved den skotske Kyst. Af dens samlede Besætning paa 24 Mand er 19 reddet af et andet norsk Skib, medens 5 savnes.

En anden norsk Damper, »Miranda«, er forlist paa Rejse fra England til Oslo, formentlig som Følge af en Krigshændelse. Den havde en Besætning paa 17 Mand, af hvilke kun 3 er reddet og ført til Kirkwall.

Tysk Damper sænket sig selv

Den tyske Damper »Albert Janus«, 1600 Tons, der var blevet opsnappet af et fransk Krigsskib, sænkede sig selv.

»Gothia«

11 overlevende fra den svenske 1549 Tons Damper »Gothia« er kommet ind til en Ø ved det vestlige Skotland. 4 af dem var alvorligt saarede, og de øvrige var meget udmattede. 3 var dræbt ved en Eksplosion, hvorved »Gothia« sank. En anden Redningsbaad — med vistnok ialt 10 Mand ombord — savnes.

Russiske Flyvere beskød Redningsbaadene

Damperen »Notung« af Helsingfors, der lastede 1650 Tons, blev Onsdag Formiddag sænket af russiske Flyvemaskiner Øst for Sottunga i den ålandske Skærgaard. Mellem Kl. 10 og 11 nedkastede russiske Flyvemaskiner ialt 8 Gange Bomber mod Damperen. Der blev nedkastet 12 å 15 Bomber, men ingen ramte. En af Bomberne slog imid-

lertid ned nogle faa Meter bag ved Damperen og foraar-sagede en alvorlig Læk.

Besætningen gjorde sig klar til at gaa i Baadene, men de russiske Flyvemaskiner vendte tilbage og begyndte at beskyde Damperen med Maskingevær uden dog at ramme nogen. Da Flyvemaskinerne alter var forsvundet, gik Besætningen i Redningsbaadene.

Straks efter sank Damperen med Agterstavn først. De russiske Flyvemaskiner viste sig atter og foretog Dyknin-ger og beskød Besætningen i Baadene, men heller ikke nu blev nogen ramt, og Baadene naaede lykkelig Land.

Fra »Songa«s Forlis

Den norske Damper »Songa«, tilhørende Kalus Wieses Rederi i Bergen, opgives som omtalt andet Steds at være torpederet i Farvandet omkring den engelske Kanal.

Det berettes, at Skibet blev torpederet, fordi Kaptajnen nægtede at efterkomme den tyske Undervandsbaadskommandørs Krav om at underlegne et Dokument om, at hans Skib medførte Kontrabande. Mandskabet blev overladt til sin Skæbne og maatte se at naa ind til Land saa godt, det kunde.

I 5 Døgn drev Besætningen om i to Redningsbaade og blev stærkt medtaget. Den ene af Baadene, hvori befandt sig Kaptajnen og 11 Mand, drev i Gaar i Land ved den irske Kyst. 13 andre af Besætningen blev optaget af Swansea-Trawleren »Lodden« og ligeledes landset ved den irske Kyst.

»Songa« var paa Rejse fra New York til Rotterdam med almindelig Last.

Førstestyrmand Ericksen, en af de 13 Mand, som blev bragt i Land af Trawleren »Lodden«, har fortalt, at Besætningen med yderst kort Varsel maatte gaa i Redningsbaadene og efterlade alle deres Ejendele. Kort efter sendte Undervandsbaaden en Torpedo gennem »Songa«, saa Skibet brækkede over i to Dele.

»Songa«s Andenstyrmand Johan Johannsen fortalte:

— Der blev affyret to Granater over Skibets Forstavn og to over dets Agterstavn. Faa Minutter efter befandt vi os alle i Redningsbaadene.

»Tekla«s Styrmand fortæller om sin mirakuløse Redning

Et Malerflaad reddede 2. Styrmand H. P. Jørgensens Liv, da »Tekla« eksploderede ikke langt fra den engelske Kyst.

H. P. Jørgensen har fortalt følgende herom: Jeg laa og sov i Køjen, da »Tekla« eksploderede. Hurtigt løb jeg op paa Dækket, hvor man netop var ved at sætte en Redningsbaad i Vandet. »Tekla« krængede stærkt og en af Masterne væltede ned over Redningsbaaden, og da samtidig Dækslasten faldt ned over en Del af Besætningen, befandt alle sig i næste Nu i Bølgerne. Jeg fik fat i et Malerflaad, og her holdt jeg mig krampagtigt fast. Saa opdagede jeg en større Redningsflaad et Stykke borte, og jeg løsnede mit Tag i Malerflaadet for at komme over til Redningsflaaden. Her var 4 andre Mænd, og vi blev taget op af den norske Damper. Paa en anden Redningsflaad var der 4 Mand, som et engelsk Skib tog sig af.

2. Maskinmester laa og sov i sit Værelse, da Eksplosionen indtraf, og jeg tror, at han er gaaet ned med Skibet.

Sverige har hidtil mistet 26 Skibe

Ifølge en Oversigt, som »Aftonbladet« bringer, er hidtil 26 svenske Skibe gaaet tabt, og 199 Sømænd omkomne, siden Krigen begyndte for fire Maaneder siden. Den sammenlagte Tonnage, der er gaaet ned, beløber sig til ca. 52.000 Tons. Ved Forlisene er desuden mange Sømænd blevet saaret mere eller mindre haardt.

»Patria«

Efter Meddelelser, der er indgaaet til Rederiet i Göteborg, er Götha-Selskabets Damper »Patria« minesprængt Lørdag Aften under Rejse fra Rotterdam til Göteborg. Torsdag Formiddag indkom en finsk Damper til Helsingborg med fem Mand af »Patria«s Besætning, af hvilke en var død. De reddede havde drevet om paa en Flaade i 36 Timer. »Patria« havde en Besætning paa 21 Mand.

Søforhør over »Hanne«s Forlis

Ved Sø- og Handelsretten i København er afholdt Søforhør i Anledning af Ove Skou's Damper »Hanne«s Forlis ved den engelske Kyst den 22. Januar. Som det vil huskes, blev kun 2 Mand af den 17 Mand store Besætning reddet. De to reddede, Fyrbøder Elias Jensen og den svenske Matros Holmgren, afgav Forklaring. Om Aarsagen til Ulykken kunde de ikke oplyse noget. De mente begge, den skyldtes en Minesprængning, men Muligheden for, at det var en Torpedo kan dog ikke lades ude af Betragtning.

Følles for de mange Søforhør, der i de sidste Maaneder har været holdt, er, at de reddedes Forklaringer gaar

ud paa, at Eksplosionerne har været meget voldsomme. Den Eksplosion, der var Skyld i, at »Hanne« gik ned, var saa voldsom, at den delte Skibet i to Dele. De to reddede svømmede i nogen Tid rundt sammen med en tredje Mand, Poul Rossing, der dog druknede.

De overlevende gav en udførlig Beskrivelse af de nærmere Omstændigheder ved Ulykken og den Ravage, der opstod, men noget, som kunde bidrage til Opklaring af Ulykken, blev ikke oplyst.

De erklærede begge, at Redningsmateriellet havde været i mønstergyldig Orden.

3 nordiske Skibe for tysk Priseret

Priseretten i Hamborg har holdt sit andet Møde. Den konfiskerede to nordiske Skibe og tre Ladninger.

Den 1736 Tons store norske Damper »Korsnes«, tilhørende Rederiet Nor i Bergen, var i Begyndelsen af Oktober paa Vej fra Malmø til neutral Havn, Baltimore i U.S.A. Dens Ladning var tør kemisk Cellulose. Nogle Timer efter Afsejlingen blev den anholdt af et tysk Krigs-farløj. Det fremgik af Skibspapirerne, at den skulde bunkre i Sidney i Canada. Derved »herørte« den ifølge Priseforordningen fjendtlig Havn. Priseretten konfiskerede derfor Ladningen, men frigav Skibet.

Den svenske Damper »Jupiter« paa 2191 Tons, tilhørende Rederiet Iris i Stockholm, var paa Vej fra Karlsborg til engelsk Havn. Ladningen var tør kemisk Cellulose og 50 Tons Olie. Efter ni Dages Sejlads blev Skibet opbragt i Nordsøen. I Kendelsen udtaltes: Ladningen er Kontrebande bestemt for Fjenden. Derfor konfiskeres saavel Ladning som Skib uden Erstatning.

Den finske Damper »Verna H.«, 913 Tons, Rederi Werner Hacklin, i Pori, var i Begyndelsen af November paa Vej fra Hjemstavnshavnen til England med kemisk Sulfatcellulose. Skibet blev opbragt i Østersøen, og ved Kendelse blev saavel Skib som Ladning konfiskeret til Fordel for den tyske Stat.

Dagens sidste Sag, en finsk Damper »Ollava«, med tør kemisk Sulfatcellulose til England, blev udsat og vil rimeligvis blive paadømt ved Overpriseretten.

Norsk Passagerskib mod Mine

Som den første skandinaviske Passagerbaad, der er krigsforlist under denne Krig, stødte den norske 2150 Tons Passagerdamper »Biarritz« (Rederiet Fred. Olsen & Co., Oslo) forleden Nat paa en Mine ud for den hollandske Kyst, 36 Mil Nordvest for Ymuiden paa Rejse fra Antwerpen til Oslo. Af den 32 Mand Besætning og de 28 Passagerer er kun henholdsvis 7 og 14 reddede. Tre Døde — deraf to Passagerer — er sammen med de Reddede bragt i Land i Ymuiden af en anden af Fred. Olsen & Co.s Baade, »Borgholm«.

Af de reddede 21 Mennesker er flere saarede ved den voldsomme Eksplosion, der fik »Biarritz« til at synke paa faa Minuter.

»Biarritz« var et af den norske Passagerfarts populæreste Skibe, der hver Sommer bragte talrige norske Turister til Frankrig ad »den billige Vej« via Antwerpen.

En af de reddede fra »Biarritz« fortæller følgende om Skibets Forlis:

»Vi sejlede, »Biarritz« og »Borgholm«, i Nærheden af hinanden 36 Sømil udenfor Ymuiden. Kl. 2 Nat skete en voldsom Eksplosion ved »Biarritz«, og Skibet sank paa nogle faa Minuter. Der var kun Tid til at sætte en Motorbaad i Vandet. 19 Personer befandt sig ombord i denne, og de blev alle taget op af »Borgholm« efter store Vanskeligheder paa Grund af den svære Sø. »Borgholm« blev paa Ulykkesstedet til Daggry, men man opdagede ikke flere overlevende fra »Biarritz«, og man mener derfor, at alle de øvrige er omkommet, da Skibet sank saa hurtigt. En af de norske Passagerer fortæller: Jeg har selv været Sømand, men aldrig har jeg oplevet noget saa frygteligt. Ved 2-Tiden om Natten hørte jeg et frygteligt Brag. Jeg faldt ud af Sengen og sprang op paa Dækket. Der var et stort Hul i Skibet, »Biarritz« var gaaet paa to Miner. Det var meget vanskeligt at se Redningsbaaden, og i det Øjeblik, jeg sprang overbord, satte Baaden fra, saa jeg faldt i Vandet, men det lykkedes mig imidlertid at komme op i Baaden. 21 Personer er reddet, nemlig 7 Mand af Besætningen og 14 Passagerer, medens 3 Personer er dræbt, deraf 2 Passagerer.

Rederiet offentliggjorde alle Navnene paa de reddede og Navnene paa de savnede. Det er 11 Passagerer og 23 af Mandskabet. Blandt de savnede er Kaptajnen og 1. Styrmand.

23 Mand reddet fra »Nautica«

En Redningsbaad har forleden 5 Sømil fra Vestkysten bjergt en Baad med 10 Mand og 1 Kvinde af Besætningen paa det estniske Skib »Nautica«, som sank i Nordsøen. De reddede blev landsat i Kristiansund.

Senere telegraferes, at endnu en Redningsbaad fra »Nautica« er indkommet til Kristiansund med 1 Kvinde og 11

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 1939 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af April Maaend 1940.

Justitsministeriet, den 24. Januar 1940.

Mand, deriblandt Kaptajnen og Førstestyrmand. De var stærkt forkomne efter at have været paa Søen i 5½ Døgn.

Svensk Damper med 20 Mand befrygtes forlist i Nordsøen

Damperen »Sylvia«, tilhørende Rederiaktieselskabet »Sylvia« i Göteborg, som den 9. Januar om Eftermiddagen afgik fra Hull med Kul og Slykgods til Göteborg, er endnu ikke ankommet til Bestemmelsesstedet, hvorfor Rederiet befrygter, at der er tilstødt Damperen en Ulykke. Som Svar paa Forespørgsler i England har Rederiet modtaget et Telegram, hvori meddeles, at efter at »Sylvia« havde forladt Nordsøelødsen i Aberdeen den 12. Januar, agtede Kaptajnen at holde Kurs mod Norge.

Der finder en Eftersøgning Sted langs den skotske Kyst, men denne har hidtil ikke givet noget Resultat.

»Sylvia« har 20 Mand Besætning.

Ny Række Torpederinger

Til den norske Damper »Gudveig«s Rederi er indløbet Meddelelse om, at Damperen er blevet torpederet. Den er sunket 27 Sømil ud for Newcastle. 7 Mand af Besætningen deriblandt Skibsdrengen Alfred Kristiansen fra Esbjerg, er reddet. To Dampere kom til Katastrofestedet kort efter Eksplosionen. Da var »Gudveig« allerede ved at forsvinde under Vandoverfladen. Blandt de reddede er Kaptajn og Førstestyrmand, 17 Mand savnes. Samtidigt med »Gudveig« blev et andet Skib torpederet i Nærheden, en Del af Mandskabet er reddet. Dets Navn kendes endnu ikke. »Gudveig« var bygget 1920 og var paa 2200 Tons d.w. Damperen var paa Vej fra Tyne til Oslo med Kul.

Damperen »Gudveig« har tidligere tilhørt Skibsreder A. P. Møller og sejlede da under Navnet »Robert Mærsk«. Den solgtes i 1935 til det norske Rederi.

Skibet, der var paa ca. 2100 Tons d.w., byggedes i 1919 paa Odense Staalskibsværft. »Gudveig« var i Begyndelsen af November i Esbjerg og lik da gennem Sømandenes Forbund der i Byen hyret 5 danske Søfolk, 3 Fyrbødere, en Kullempere og en Letmatros, men disse Folk har atter afmønstret fra Skibet og sejler nu med andre Baade.

Kaptajn og 11 Mand af Besætningen paa den norske Damper »Songa«, 1828 Tons, er ankommet til en Havn i Eire efter at have drevet om paa Havet i 5 Dage i Redningsbaad. 13 Mand, som var i en anden Redningsbaad, savnes. »Songa« var paa Rejse fra New York til Rotterdam.

Det er muligt, at det Skib, som torpederedes i Nærheden af »Gudveig«, var den lettiske Damper »Everene«. I hvert Tilfælde blev Meddelelse om dette Skibs Undergang udsendt næsten samtidig. »Everene« torpederedes paa Rejse fra Blyth, 30 Mand af Besætningen er landsat i skotsk Havn, 1 Mand savnes. De var reddet af et Søsterskib til »Everene«, »Dole«, hvorfra man tydeligt havde set en Ubaad fjerne sig efter Eksplosionen.

Det meddeles i Oslo, at endnu et Medlem af Passagerdamperen »Biarritz«s Besætning er omkommet. Det er 1. Kok Erling Nilsen, Oslo.

En spansk Damper har i Vigo landsat 28 overlevende fra et fransk Skib, som blev torpederet ud for den portugisiske Kyst. 6 af dem var saaret, 8 Mand savnes.

Norsk og engelsk Damper minesprængt

Den norske Damper »Pluto«, 1598 Tons, af Haugesund og den britiske Damper »Baltanglia«, 1523 Tons, af London er sunket udfør den engelske Nordvestkyst efter at være stødt paa Miner. 22 Mand fra »Pluto« og

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filiakontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

27 Mand fra »Baltanglia« gik i Redningsbaadene og ankom i god Behold til en Fiskerby. Besætningerne paa nogle Fiskersmakker saa begge Skibe blive sprængt i Luften. De tog Redningsbaadene paa Slæb og bragte dem i Havn.

Kaptajn Thomas paa »Baltanglia« erklærede, at han fulgtes med »Pluto«, da der pludselig fandt en Eksplosion Sted paa »Pluto«. Han gav Ordre til at ile til Hjælp, men da han saa, at Fiskerbaadene kunde optage »Pluto«s Besætning, besluttede han at sejle videre, og lidt efter stødte hans eget Skib paa en Mine.

PERSONALIA

50 Aars Jubilæum

Medlem af Maskinisteksamenskommissionen, fhv. Professor ved Danmarks tekniske Højskole, Carl Hansen, kan den 1. Februar fejre et sjældent Jubilæum, idet han da har været knyttet til Uddannelsen af danske Maskinmestre i 50 Aar.

Professor Hansen, som er udgaet fra Søværnets Skole for Skibsbygning og Maskinvæsen, begyndte den 1. Februar 1890 som Lærer i matematiske Fag ved Forberedelse til Maskinisteksaminerne. I 1894 oprettede han sammen med afdøde Forstander C. Nielsen et Kursus for Maskinister under Navnet »Teknisk Akademi«, hvilket i 1906 blev sammensluttet med »Maskinisteskolen« til »Kjøbenhavns Maskinisteskole«, i hvis Direktion Professor Carl Hansen indtraadte som Ministeriets Repræsentant indtil 1930, da han udnævntes til Medlem af Maskinisteksamenskommissionen.

Fra 1907 har Professoren været Eksaminator i Naturlære og Meddommer i Matematik ved Maskinisteksaminerne, hvilke Hverv han stadig røgter inden for Kommissionen.

Den ved den udvidede Maskinisteksamen anvendte »Læreboeg i Naturlære«, hvis 3. Udgave udkom i 1933 (1. Udgave 1905) er udarbejdet af Professoren, ligesom han har været Medarbejder ved den anvendte Læreboeg i Maskinlære (Skibbygning og Fremdrivning).

Fra 1899, og indtil Skolen nedlagdes, var han knyttet til Marinens Ingeniørelvskole, hvorfra mange Elever mindes ham som en højt begavet og inciterende Lærer, en Pædagog »af Guds Naade«.

Professor Carl Hansen repræsenterer »Historien« inden for Maskinistundervisningen og har gennem de mange Aar sat dybe Spor inden for dansk Maskinmesteruddannelse, hvor han vil blive staaende som en af »de Store«.

80 Aar

Tidligere Fører af s.s. »København« og s.s. »Norden«, Kaptajn N. L. Nielsen, fylder den 15. Februar 80 Aar.

60 Aar

Sejl- og Motorskibsfører, Kaptajn C. Hansen Madsen fylder den 3. Februar 60 Aar. Kaptajn Hansen Madsen er bosiddende i Marstal.

Den 3. Februar fylder Fører i Østasiatisk Kompagni A/S, Kaptajn O. V. L. Dahl, 60 Aar. Kaptajn Dahl, der i 1937 fejrede sit 25 Aars Jubilæum som Fører i Selskabet, er nu Fører af M/S »Europa«.

Dødsfald

Baudformand Mads Chr. Thomsen Vadsager, Nr. Tornby, er død 46 Aar gammel. Han havde i 20 Aar været ansat i Redningsvæsenet ved Nr. Tornby Redningsbaad, og deltaget i mange farefulde Redningsforsøg paa Vestkysten og har været med til at redde over 40 skibbrudne.

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

Udsendet Kr. 20,00 pr. Aar

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 - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmald"
Amaliegade 38**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2 TLF. C. 6

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

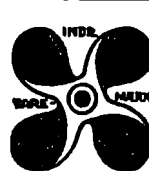
AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & 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.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Søofficer i Reserven.

Uddannelsen til Søofficer i Reserven
paabegyndes d. 29. April d. A.

For at kunne antages maa den paa-
gældende have dansk Indfødsret og
have

- 1) Næringsbevis som dansk Styrmand
- 2) bestaaet dansk Skibsførereksamen.

Antagelse til Søkadetaspirant i Re-
serven kan ikke finde Sted senere
end i det Kalenderaar, i hvilket An-
søgeren fylder 28 Aar.

Ansøgninger skal indsendes senest
den 20. April til Søofficersskolen,
hvorfra Anmeldelsesblanketter og i-
øvrigt alle Oplysninger kan faas ved
personlig eller skriftlig Henvendelse.

Søofficersskolen,
Holmen, København K.
Tlf. Central 16,172

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. 13778
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
Kulsyre-Ildslukningsanlæg
Brandalarmeringsanlæg
Oliefyrringsanlæg
Staalpropeller
Oliefiltre
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre
Evaporatorer
Armatør
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 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 Oastværkshavnen 6,2 m. Ved Englave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsølden 5,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 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 Skibhs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformudenheder o. s. v. Ind- og Udtægning af Ballast. Modereret Partøjsafgift: 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 Skibsformudenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at forlænge en allerede paahegyndt Rejse.

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

Bugsøring: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsøring af Sjøskibe 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.

Loosning og Ladning. I F r i h a v n e n besørges Loosning 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 13.800 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibhyggerier, store Pakhus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlossapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wald) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlossapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadysbarren er der i fuld Breddo 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluseværskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8-8,8 m, i Flskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Pløstønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybgaende og Driegtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsøring ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugsørhænde. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højst 800 Kr. (alt med et Tillæg af for Tiden 40 pCt.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodriegtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Loosning og Ladning: Loosning og Ladning besørges af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Raskiner for Hyttefæde. Skibereparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Fritager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sjøskibe 20-50 T. 2 Kr., 50-100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjøfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1905 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Loosning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderat Skibværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibværfter 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. Lodsør ved Havnen og i Fyrlinien »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 & 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. 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. Havneparkhus. Moderne Skibværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodakraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sjøsk. 24 Øre. Sjøsk. med Hjælpekrua 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsørdamp, uforud, ingen Lodsaft., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loos. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulhallingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsøring (se Lodsl.). Bugsøring faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris 1 T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 5 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. Træskibbyggeri af smaa 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 6

TORS DAG 8. FEBRUAR 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

»VIDAR«

En ny Katastrofe har ramt den danske Skibsfart: Denne Gang er det en af D. F. D. S.'s Eksportbaade, der er blevet Ofret. Den officielle Meddelelse lyder:

Det forenede Dampskibsselskab beklager dybt at maatte meddele, at Dampskibet »Vidar«, som befandt sig paa Rejse fra engelsk Havn til Danmark, efter Onsdag Aften at være stødt paa en Mine, Torsdag Morgen er sunket. Skibet var i Følgeskab med et andet af Selskabets Skibe, og om Bord i dette er nu følgende Personer fra »Vidar«, der alle befinder sig vel:

2. Styrmand *H. C. Berg*, Esbjerg.
Letmatros *Niels P. Jensen*, Esbjerg.
Fyrbøder *Aage Georg Johnsen*, Esbjerg.
Lemper *Holger Eigild Eriksen*, Aarhus.
Kok *Harald Beck-Jensen*, Esbjerg.
Jomfru *Edle Kirstine Madsen*, Holstebro.
Passager *Hans Rasmussen*.
Af Besætningen befrygtes følgende omkommet:
Kaptajn *H. H. Fischer*, Esbjerg.
Styrmand *Morten Nielsen*, Esbjerg.
Telegrafist *Charles Petersen Baad*, Esbjerg.

1. Maskinmester *Herm. Gustav Pallesen*, København.
2. Maskinmester *Villy Henry Chr. Kyllsbeck*, København.
3. Maskinmester *Ejner Petersen*, Esbjerg.
Ungmand *Anders Johs. Buchter Jensen*, Esbjerg.
Hovmester *Carl J. M. Larsen*, Bjerne.
Matros *Henry Leonhardt Boel*, Esbjerg.
Matros *Johs. Christensen Trab*, Esbjerg.
Letmatros *Hans Jønsson*, Esbjerg.
Donkeymand *Niels Hugo Andersen*, Esbjerg.
Fyrbøder *Carl Wilh. Kirketerp Madsen*, Esbjerg.
Fyrbøder *Rud. Chr. Meiner*, Esbjerg.
Messedreng *John Aalkær*, Aalborg.

Paa Ulykkesstedet befandt sig 3 af Selskabets Skibe, men en Eftersøgning af Farvandet har desværre vist sig resultatløs.
Det forliste Dampskib »Vidar« var en af D.F.D.S.'s Eksportbaade. Skibet, der var bygget hos Burmeister & Wain, var indregistreret i 1915 og var paa 1353 Br. Reg.-Tons. Føreren, Kaptajn *H. H. Fischer*, var 60 Aar gammel. Han stammede fra Fanø og havde været i D.F.D.S.'s Tjeneste siden 1907.

Det var »Vidar«, der paa sin første Rejse til England medbragte de omkomne engelske Sofolk fra U-Baaden »E. 13«, der blev skudt i Sænk ved Saltholm.

Det viste sig senere, at »Vidar« var blevet beskudt af tyske Flyvemaskiner og at Mandskabet derefter var gaaet i Redningsbaaden, der imidlertid kæntrade, hvorved 8 Mand druknede. Resten søgte om Bord igen, og en Del blev om Bord og forsvandt med Skibet, da det pludselig sank. De øvrige, der var søgt over paa en Redningsflaade kom som nævnt om Bord i et andet Skib. Vejret var meget haardt og dette var aabenbart en af Aarsagerne til at Katastrofen fik det Omfang, den fik. Naar det fra tysk Side hævdes at de beskudte Skibe har været i Konvoj kan dette kun — som tidligere — paa det skarpeste benægtes, men tilbage bliver det tragiske Faktum, at 15 danske Sofolk har mistet Livet som Følge af den umenneskelige Krigsførelse.

DE NORDISKE LANDES HANDELSFLAADER VED AARSSKIFTET

Det norske Veritas har udsendt sin sædvanlige Redegørelse vedrørende de nordiske Landes Handelsflaader.

Norges Handelsflaade har i 1939 i Følge denne Statistik haft en Nettotilgang i Tonnage af 106.000 Tons Brutto, mens Antallet er gaaet tilbage med 18 Skibe. I 1938 var der en Nettotilgang paa 215.000 Tons. Motorskibsflaaden er i 1939 blevet forøget med 31 Skibe og 193.000 Tons, mens Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 49 Skibe og 86.500 Tons Brutto.

Bruttotilgangen var 89 Skibe paa 365.000 Tons. Der blev færdigbygget 30 Skibe paa ialt 30.300 Tons paa norske Værfter og 41 Skibe paa ialt 297.000 Tons paa udenlandske Værfter, heraf 23 Tankskibe paa 207.000 Tons. Fra Udlandet blev indkøbt 18 ældre Skibe paa ialt 38.000 Tons, hvoraf 31.200 Tons Dampskibe.

Bruttoafgangen var 107 Skibe paa 259.000 Tons. Heraf blev 51 paa 160.500 Tons solgt til Udlandet, 44 paa 84.400 udgik ved Forlis, hvoraf ved Krigsforlis 25 paa 63.400 Tons, og 12 Skibe paa ialt 13.800 Tons blev ophugget.

Den norske Tonnage er nu paa 4.738.000 B.R.T., hvoraf 1.902.000 eller 40 pCt. er Tankskibe. Af Tankskibene er 91 pCt. Motortankskibe og 9 pCt. Damp-tankskibe. Af den øvrige Flaade over 1000 B.R.T. (excl. Tank) er 47,7 pCt. Motorskibstonnage; 25 pCt. af hele Tonnagen er under 5 Aar gammel.

Der er under Bygning og bestilt for norsk Regning 659,300 B.R.T., heraf i Norge 102,300 Tons og i Udlandet 557,000 Tons.

Byerne med den største Tonnage er: Oslo 1,821,000 Tons (i Aarets Løb en Nettotilgang paa 106,000 Tons), Bergen 806,000 Tons (+15,000 Tons), Tønsberg, hvor Wilh. Wilhelmsens Flaade er indregistreret, 464,000 Tons (+16,000 Tons), Haugesund 354,000 Tons (uforandret fra i Fjor).

Sveriges Handelsflaade har i det forløbne Aar haft en Nettoafgang af 20 Skibe, men Tonnagen er blevet forøget med 11,500 Tons.

Motorskibsflaaden havde en Nettotilgang af 27 Skibe og 74,600 Tons, mens Dampskibsflaaden havde en Nettoafgang paa 45 Skibe og 62,700 Tons.

Bruttotilgangen var 44 Skibe paa 100,000 Tons, heraf 24 nye Skibe paa ialt 82,000 Tons. Af disse Skibe blev fra Udlandet købt 20 paa 18,000 Tons.

Bruttoafgangen var 64 Skibe paa 88,500 Tons, heraf blev 26 Skibe paa 38,000 Tons solgt til Udlandet. Ved Forlis udgik ialt 27 Skibe paa 46,700 Tons, hvoraf ved Krigsforlis 20 Skibe paa 35,800 Tons. Der blev ophugget 11 Skibe paa 3,700 Tons.

Den svenske Handelsflaade er nu paa 1,540,000 B.R.T. Under Bygning og bestilt i Sverige er for Tiden 443,000 Tons, heraf for svensk Regning 137,700 Tons Brutto.

Danmarks Handelsflaade har i 1939 haft en Nettotilgang paa 8 Skibe og 8,800 Tons.

Motorskibsflaaden er forøget med 22 Skibe og 29,700 Tons, Dampskibsflaaden formindsket med 15 Skibe og 21,100 Tons.

Bruttotilgangen var 43 Skibe paa 70,400 Tons, heraf 17 nye Skibe paa ialt 57,800 Tons. Af ældre Skibe blev købt fra Udlandet 26 paa ialt 12,600 Tons (heraf 13 smaa Sejlskibe med Motor).

Bruttoafgangen var 35 Skibe paa 61,700 Tons, her-

af blev solgt til Udlandet 31,800 Tons. Der er forlist 12 Skibe paa ialt 29,700 Tons, heraf ved Krigsforlis 9 Skibe paa 23,600 Tons.

Den danske Handelsflaade er nu paa 1,171,000 Tons Brutto.

Under Bygning og bestilt i Danmark er for Tiden 330,000 B.R.T., heraf for dansk Regning 104,300 Tons.

Finlands Handelsflaade har i 1939 haft en Netto-tilgang paa 22,000 B.R.T. Dampskibsflaaden er forøget med 18,500 Tons, Motorskibsflaaden med 8,300 Tons, og Sejlskibene er gaaet tilbage med 5,400 Tons. Den finske Handelsflaade (excl. Skibe i Indensø-Fart) tæller nu 492 Skibe paa 635,000 B.R.T., heraf 27 Sejlskibe paa 31,000 Tons.

Islands Handelsflaade er omtrent uforandret fra i Fjor. Den er paa 68 Skibe og 31,000 Tons Brutto, hvoraf 9 Skibe er mellem 1000 og 2000 Bruttotons.

DE³FORSKELLIGE HANDELSFLAADERS KRIGSTAB

Från engelsk Side oplyses det, at der i Tiden indtil den 24. Januar har været ialt 7388 Skibe, baade engelske, franske og neutrale, i Konvojer, og af dette Antal er kun 15 blevet sænket. Kun et af disse 15 Skibe var neutralt.

En Optælling af de skandinaviske Landes Tab ved Torpederinger siden Krigens Begyndelse op til forrige Søndag viser, at Danmark har mistet 13 Skibe med en Totaltonnage af ca. 31,270 Tons, Norge har mistet 34 Skibe med en Totaltonnage af ca. 79,000 Tons. Sverige har mistet 26 Skibe med Totaltonnage paa ca. 51,000 Tons. Udregner man Procenttallet af tabte Skibe af det vedkommende Lands samlede Handelsflaade, viser det sig, at Sverige har mistet 3,4 pCt. af dets samlede Tonnage, Danmark 2,6 pCt., medens Norge har mistet 1,8 pCt.

Tyskland staar øverst paa Listen med Hensyn til Tab af samtlige europæiske Stater. Tyskland har mistet 25 Skibe enten ved Sænkning eller ved Selvsænkning. De udgør i Tonnage 143,000 Tons, hvilket er 3,6 pCt. af den samlede tyske Handelsskibstonnage. Hertil kommer yderligere 21 tyske Skibe, der er blevet beslaglagt af de allierede.

Efter Sverige følger Grækenland med et Tab paa tolv Skibe, 55,000 Tons, hvilket er 2,8 pCt. England og Frankrig har mistet henholdsvis 133 Skibe, 496,000 Tons, og 13 Skibe paa 62,000 Tons, hvilket er 2,4 pCt. af den samlede Tonnage.

TYSKLAND OG DEN NEUTRALE SKIBSFART

Den tyske Admiral *Prentzel* har i »Völkischer Beobachter« fremsat nogle Udtalelser om Betydningen af U-Baads-Overenskomsten. Det er indlysende — og det er iøvrigt ogsaa i Overensstemmelse med Folkerettens Principper, — at kun virkelige Handelsskibe kan forvente Hensyntagen til deres Besætninger, d. v. s. saadanne Skibe, som kun tjener den fredelige Handel og ikke under en eller anden Form deltager i Kamphandlinger. Det vilde være absurdt og vilde heller ikke være i Folkerettens Aand, hvis man vilde indskrænke de militære Aktioner over for Handelsskibe til saadanne Skibe, som gennem deres Optræden udfordrede til at blive mødt med Vaaben. Disse Aktioner maa ogsaa omfatte Skibe, som sejler i fjendtlig Konvoj eller under fjendtlige Flyveres Beskyttelse.

I Følge Artikel 32 i den tyske Priseordning udsætter Skibe, som sejler i fjendtlig Konvoj, sig for alle Krigens Farer. De stiller sig hermed umiddelbart i Fjendens Krigstjeneste, idet Fjenden tillægger dem en saadan Interesse, at han lader dem nyde sin militære Beskyttelse. Handelsskibe, som ledsages af fjendtlige Krigsskibe eller som beskyttes af hans Flyvere, kan derfor ikke længere gøre Krav paa at blive betragtet som fredelige Handelsskibe. Deres Besætninger har

mistet Ubandsoverenskomstens Beskyttelse, og det er i denne Forbindelse ganske det samme om det drejer sig om fjendtlige eller neutrale Skibe, om bevæbnede eller ubevæbnede Skibe. U-Baadsoverenskomsten er altsaa ikke noget Fribrev for alle U-Baade uden Undtagelse. Omgaaende Brug af Vaaben er kun forbudt over for fuldstændig værgeløse fredelige Skibe. Konvojer maa betragtes som en militær Enhed og maa regne med at blive angrebet. Det vilde ikke være militært forsvarligt, hvis man indskrænkede Anvendelsen af Vaaben over for disse. Lignende Angreb paa alle enkeltvis sejlene Skibe, som staar under fjendtlig Vaabenbeskyttelse, forventes.

Tyskland har til alle Tider indtaget dette folkeretsligt uangribelige Standpunkt og vil ogsaa i denne Krig gennemføre det med alle til Raadighed staaende Midler, hvilke den sidste Tids resultatrige Angreb paa engelske Konvojer i Nordsøen har vist.

Det vil formentlig være formaalsløst at optage en Diskussion om Folkeret i Forbindelse med Sænkningen af de danske og andre neutrale Skibe i Nordsøen. Kun kan det gentages, at de selvfølgelig alle kun har været fredelige Handelsskibe, der hverken har været bevæbnede eller i Konvoj, og at det er ganske ufatteligt, at man fra de tyske Flyveres og de tyske Undervandsbaades Side ikke respekterer dette, men lader ganske haant herom.

De tyske Flyvertogter i Nordsøen, under hvilke talrige engelske og neutrale Skibe er blevet bombarderet og beskudt med Maskingeværer, samt Torpederingen af tre skandinaviske Skibe har fremkaldt Fordømmelse og Harm i den engelske Presse.

Bladene brændemærker disse Angreb som et nyt Bevis paa, at Tyskland med Overlæg tilsidesætter alle Retsbestemmelser og internationale Aftaler.

»Daily Telegraph« skriver bl. a.: Ved at tilkendegive, at det har til Hensigt at føre en skaanselsløs Søkrig, har Tyskland faktisk erklæret alle søfarende Nationer Krig. Af Harm over, at Krigsmidlet med de magnetiske Miner ikke har opnaaet den tilsigtede Virkning, tilsidesætter Tyskland nu fuldstændig alle undertegnede internationale Konventioner, ved hvilket man forpligter sig til ikke at sænke ikke-krigsførende Skibe uden Varsel og uden at sørge for Besættningens Sikkerhed.

SØKRIGENS TAB

Af en af den svenske Marineledelse foretaget Opførelse over Tab af Fartøjer i Januar Maaned fremgaar det, at en sammenlagt Handelstonnage paa ca. 191,000 Ton er gaaet tabt ved Torpederinger, Minesprængninger eller ved Flyveangreb.

England har mistet 20 Handelsfartøjer paa i alt 65,000 Ton, Frankrig to Fartøjer paa i alt 6588 Ton, medens Tysklands Tab udgør seks Fartøjer paa tilsammen omkring 20,000 Ton. Den svenske Handelsflaades Tab var otte Fartøjer med en sammenlagt Tonnage paa 17,398 Ton. De øvrige neutrale Lande har mistet 34 Fartøjer med tilsammen 82,584 Ton.

Den engelske Flaades Tab har været ret betydelig i den forløbne Maaned. To Jagere paa 1485 og 1475 Ton er blevet sænket i Nordsøen, og desuden er tre U-Baade blevet sænket i Helgolandsbugten. Ifølge italienske Oplysninger skulde yderligere et engelsk Orlogsfartøj være blevet sænket af Tyskerne i Begyndelsen af Maaneden.

Tyskerne har mistet en Minestryger paa 525 Ton, som blev minesprængt ud for Danmarks Vestkyst. Om de tyske U-Baadstab foreligger ingen sikre Oplysninger. De finske Kystbatterier har tilføjet flere russiske Orlogsfartøjer Skade. Værst medtaget menes »Oktoberrevolutionen« og »Kirof« at være blevet. En russisk U-Baad er blevet minesprængt i Ålandshavet.

DE FORENEDE STATERS HANDELSFLAADE

Siden Begyndelsen af Krigen har De forenede Staters Søfartskommission modtaget 93 Anmodninger om Overførelse af amerikanske Skibe til udenlandske Registre. Af Anmodningerne er de 66 blevet bevilget. Det drejer sig gennemgaaende om Skibe, der er over 20 Aar gamle. Britiske Redere har købt eller forhandler om Køb af 18 Skibe paa ialt 78,000 Tons. Frankrig har købt eller ønsker at købe 14 Skibe paa ialt 37,000 Tons. Endvidere har amerikanske Skibsfartsselskaber solgt 8 Skibe til et norsk Selskab, men Indregistreringen i Norge har ikke fundet Sted endnu.

Præsidenten for den amerikanske Skibskomité *Lewis Luckenbach* har erklæret, at den amerikanske Skibsbygning i 1940 vil blive forøget med 100 pCt. Der vil blive færdigbygget mindst 52 nye Skibe paa tilsammen 450,000 Tons. I 1939 byggedes kun 28 Skibe paa ca. 239,000 Tons.

ISSITUATIONEN FORVÆRRES~STADIG

Man er nu henvist til at søge Forbindelsen mellem Jylland og København opretholdt med Skib fra Aarhus til Korsør og Kalundborg og med Luftfartøjer til Marslev og Aalborg.

De to D. F. D. S. Baade »Hans Broge« og »Aalborgshus« afgik Torsdag Aften fra København til Aarhus med et Tusind Passagerer, og efter en haard Kamp med Isen, naaede de ved egen Hjælp ind til Aarhus.

Motorfærgerne »Storebælt« og »Freja« er afsejlet fra Korsør til Aarhus og omvendt. Paa den nye Rute er Hensigten i første Række at faa overført en Del af de store Godsmængder, der de sidste Dage har ophobet sig i Korsør. »Storebælt« havde 30 Godsvogne om Bord og »Freja« havde tilsvarende Last af Il- og Stykgods. Der var derimod ingen Passagerer med, men hvis Kalundborg—Aarhus-Ruten bliver overbelastet med rejsende, kan der ogsaa blive Tale om Personbefordring paa Korsør—Aarhus-Ruten.

Det danske Luftfartsselskab, der i de senere vanskelige Dage har besørget en betydelig Trafik mellem København og Marslev paa Fyn og mellem København og Malmø, idet begge Ruter er befaret med Ekstra-Maskiner, har etableret mange Ekstraturer fra og til København, og det vil saaledes blive Flyverne, der mere og mere og maa aflaste Skibsfarten.

DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

(fortsat)

Tallene viser endvidere, at Priserne for de fleste af Varerne er steget, idet Indførselsværdierne er forøget mere, end Stigningen i Mængderne kan begrunde.

Den Varegruppe, der næst efter Brændselsgruppen viser stærkest Fremgang, er grove Jern- og Staalvarer. Værdien heraf er, som allerede nævnt, steget med 32 Mill. Kr., eller op imod 30 pCt., og Mængden er forøget i tilsvarende Grad, en Fremgang, der udelukkende stammer fra Aarets første Maaneder. Fremgangen maa ses i Forbindelse med den stigende Aktivitet i Byggeriet og, dels som Følge heraf, dels ogsaa af andre Grunde, i Jernindustrien. Derimod synes der ikke at være foretaget egentlige Forøgelser af de forhaandenværende Lagerbeholdninger af herhenhørende Varer. Ogsaa andre Metaller end Jern, navnlig i raa Form, som Blokke o.l., viser betydelig Fremgang saavel i Værdi som i Mængde.

Tabellen viser en betydelig Stigning i Omsætningen med Tyskland, idet Indførselen fra dette Land er forøget med 71 Mill. Kr., og Udførselen med 64 Mill. Kr. I Forhold til hele Indførselen udgør Tysklands Andel nu 27 pCt. og i Forhold til Udførselen godt 23 pCt. Stigningen i Indførselen fra Tyskland skyldes især, at Jernimporten er forøget med 22 Mill. Kr. og Jernvarer, Maskiner og lignende Varer med et omtrent lige saa stort Beløb. Endvidere er Indførselen af Tekstilvarer steget en Del, og det samme gælder Farvestoffer og Kemikalier, idet dog Godningsstoffer er gaaet 3 Mill. Kr. tilbage. Tilbagegang har endvidere fundet Sted for Korn og Foderstoffer, men Indførselen af disse Varer fra Tyskland er ikke af større Betydning. Stigningen i Udførselen til Tyskland falder paa en lang Række Varer.

Værdien af Danmarks Handelsoomsætning med forskellige Lande i Aarene 1939 og 1938.

	Indførsel		Udførsel	
	1939	1938	1939	1938
	1000 Kr.	1000 Kr.	1000 Kr.	1000 Kr.
Tyskland	470.175	398.967	368.238	304.423
Storbritannien ...	574.264	562.294	825.722	860.893
Norge	40.171	41.140	55.580	40.830
Sverige	126.358	106.512	76.992	74.459
Island	5.310	5.133	8.501	5.029
Finland	31.698	29.370	20.076	24.447
U.S.S.R.	11.956	22.621	584	582
Polen og Danzig..	14.398	16.689	16.120	10.153
Holland	60.506	61.869	29.305	26.115
Belgien-Luxemburg	41.727	37.683	21.973	23.017
Frankrig	28.474	20.047	16.178	21.867
Spanien	1.033	1.120	1.103	347
Italien	15.159	15.818	11.289	6.257
Schweiz	19.777	20.370	19.427	11.265
Tjekkosllovakiet ..	5.000	9.286	4.211	3.344
Ungarn	2.835	6.143	1.273	1.315
Jugoslavien	1.234	2.387	646	632
Bulgarien	2.686	5.348	449	74
Rumænien	8.337	8.627	999	14.773
U.S.A.	127.159	127.926	21.239	17.094
Brasilien	28.641	19.338	3.909	6.884
Argentina	22.283	16.147	2.969	4.541
Andre Lande	103.139	90.494	67.714	76.532
Ialt	1.742.320	1.625.327	1.574.557	1.534.873

Indførselen fra Storbritannien er ogsaa steget, nemlig med 12 Mill. Kr., hvorimod Udførselen er faldet med 35 Mill. Kr. Omsætningen med Storbritannien er dog stadig større end med noget andet Land, og den udgør ca. 1/3 af hele Indførselen og over Halvdelen af Udførselen.

Stigningen i Indførselen fra Storbritannien skyldes især, at Kul- og Koksimporten er forøget med 44 Mill. Kr., ligesom ogsaa Tekstilvarer er forøget en Del; naar den samlede Stigning ikke er blevet større end 12 Mill. Kr., er Grunden navnlig, at der paa tre Punkter har fundet en betydelig Tilbagegang Sted, nemlig for Oliefrø m.v. (18 Mill. Kr.), Mineralske Olier (17 Mill. Kr.) og Skibe (8 Mill. Kr.). Tilbagegangen i Udførselen til Storbritannien skyldes navnlig mindre Udførsel af Smør (31 Mill. Kr.) og Æg (3 Mill. Kr.). Desuden er Bygeksperten formindsket med 6 Mill., Sukkereksporten med 3 Mill. Kr., og flere andre Varegrupper viser lignende Tilbagegang.

Omsætningen med de fleste øvrige Lande er af forholdsvis mindre Betydning, og kun for Sveriges og U.S.A.s Vedkommende var Indførselens Værdi i 1939 større end 100 Mill. Kr., nemlig henholdsvis 126 og 127 Mill. Kr. Dette betyder for Sveriges Vedkommende en Stigning paa 20 Mill. Kr., der især skyldes, at Indførselen af Træ er forøget med 11 Mill. Kr. og af Papir med ca. 4 Mill. Kr.

REDNINGS- OG HJÆLPEMATERIELLET

Der finder i disse Dage indgaaende og uopsættelige Forhandlinger Sted mellem Myndighederne og Skibsfartens Repræsentanter om de mest effektive Redningsmidler i den alvorlige Situation, hvori danske Skibe paa deres Fart især over Nordsoen er stedt.

Saa vidt det er menneskeligt muligt og saa hurtigt det kan lade sig gøre, vil man skride til Anvendelse af yderligere Forsigtigheds- og Hjælpeforanstaltninger, men der opnaas intet ved, at man fra forskellig Side indenfor Presse og Offentlighed møder frem med utaalmodige Beklagelser over, at det er blevet ved Henstillingerne og at ingen effektive Beslutninger er truffet. Alle Slags Forslag bringes frem for en Offentlighed, der ingen Muligheder har for at vurdere disse. men selvfølgelig er de ansvarlige Myndigheder og Skibsfartens egne Repræsentanter mere end nogen interesseret i, at der skabes saa virkningsfulde Forholdsregler som tænkeligt. Man maa dog henstille, at der bliver Stilhed, mens Overvejelserne staar paa. Det nytter ikke at fylde Bladene med Tegninger og Ud-kast til de tit mest fantastiske Redningsforanstaltninger — mange udsprunget af en ægte og paaskønnelsesværdig Interesse for Søens Folk, der over et saa stort og smukt livsfarligt Arbejde i Samfundets Tjeneste — men om dem alle gælder det, at de vil blive prøvet og overvejet og foreløbig kan kun henvises til Handelsministeriets Meddelelse — som vi bringer andet Steds i Bladet — og iøvrigt maa det nu være paa

sin Plads at understrege, at man maa have Ro og Tid til Overvejelserne. Det er rigtigt, at hvert Minut er kostbart, og at det er Menneskers Liv, det gælder, — men man kan være ganske sikker paa, at alle der arbejder med Sagen er sig deres Ansvar bevidst — og

desuden er det af den allerstørste Vigtighed, at de Beslutninger, der træffes, og de Hjælpemidler, der bringes i Anvendelse, er de rigtige, de mest effektive. De skabes ikke ved en hæslblæsende Agitation men ved et modent og klart Overlæg.

MEDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Besejlingen af Esbjerg Havn

Da der fra forskellig Side synes at være nogen Uklarhed angaaende Besejlingen af Esbjerg Havn, har Havneraadet fundet Anledning til at meddele følgende:

Besejlingen af Esbjerg Havn foregaar nu som hidtil uhindret af Isen. Med Hensyn til Dybdeforholdene skal man tillade sig at henvise til »Den danske Havnelods« og særligt hvad Løbet over Graadybsbarren angaar til nedenstaaende Reltelse til denne (Efterretninger for Søfarende Nr. 39 af 29/9 1937):

»Den gravede Sejlrende over Graadyb Barre, hvis mindste Bredde er 200 m, ligger i Linien Sædenstrand Fyr overet, og har i sin fulde Bredde en mindste Dybde af 7,5 m (24,6' eng.) og i Fyrlinien en mindste Dybde af 8,0 m (26,3' eng.) ved Middelhøjvande, svarende til henholdsvis 6,2 m (20,3' eng.) og 6,7 m (22' eng.) ved Middel-Springtids-Lavvande«.

Lodser, der paatager sig at føre Skibene fra Lyngvig Fyr (Hvide Sande) til Esbjerg Havn, erholdes fra Esbjerg Lodseri (for Skibe kommende udefra ved Forudbestilling).

Det bemærkes, at der paa hele Strækningen Lyngvig Fyr gennem Slugen til Esbjerg Havn overalt findes større Dybder end de ovennævnte i Lobet over Graadybsbarren.

Lettisk sanitær Forordning

Det lettiske Handels- og Industriministerium og Ministeriet for offentlig Forsorg har udstedt og i »Valdibas Vestnesis« (Letlands Statstidende) Nr. 260 for 15. f. M. offentliggjort en Forordning, benævnt »Bestemmelser vedrørende den sanitære Kontrol og Udryddelsen af Rotter paa Skibe«, der er traadt i Kraft samtidig med Offentliggørelsen og omfatter 7 Afsnit med ialt 68 Punkter, af hvilke følgende Afsnit indeholder Bestemmelser, der ogsaa gælder udenlandske Skibe:

- I. Kontrollens Gennemførelse.
- IV. Opbevaringen af Vånd og Proviant.
- V. Almindelige sanitære Bestemmelser.
- VI. Bestemmelser vedrørende Forholdsregler i sundhedsfarlige Havne.
- VII. Bestemmelser vedrørende Udryddelsen af Rotter.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Eksplosionsulykke paa strandet dansk Motorskonnert

Rederiaktieselskabet »Havet«, Sejro, meddeler:

Det er os en Sorg at maatte meddele, at der ved en indre Eksplosion paa tremastet Motorsejler »Karen« Mandag Eftermiddag dræbtes to Mand. Den øvrige Besætning paa syv Mand er reddet. Efter Eksplosionen brændte Skibet, der befandt sig tæt ved Englands Kyst.

De to omkomne er: Motorpasser Karl Hansen, Marstal, og Smører Svend Aage Hansen, Mosede Strand pr. Greve.

De reddede er: Kaptajn J. B. Christensen, Svendborg, Styrmand O. Hendrich, Klosterstræde 18, København, Letmatros Kaj Anton Frederik Dinesen, Odense, Letmatros Ernst Olsen, Holstebrogade 9, København, Jungmand Ingemann Juul Petersen, Sonderby pr. Ebberup, Jungmand Edmund Jørgen Menfred Sørensen, Risbjerg pr. Kværndrup, og Kok Kaj Petersen, Smedetoften 21, København.

Et Telegram fra London meddeler, at Eksplosionen paa »Karen« antagelig opstod som Følge af, at der gik Ild i en af Olie-tankene.

Søforhør angaaende »Tekla«s Forlis

Ved Sø- og Handelsretten afholdtes forleden Forhør i Forbindelse med Torms Damper »Tekla«s Sænkning, hvor 9 Mand omkom, medens 9 blev reddet. Alle disse 9 var mødt.

Retsmødet lededes af Retsformand Hvidt. Styrmand Jørgensens Rapport blev forelagt. Den oplyser, at Eksplosionen, der var meget voldsom, skete ved 6-Tiden om Morgenen den 21. Januar. Jørgensen havde forladt sin Vagt Kl. 4 og havde lagt sig til at sove. Efter Eksplosionen fandt han sig selv liggende paa Gulvet og Maskinmesteren havde allerede slaet Stop. Det var umuligt at faa Bagbords Redningsbaad ned. Styrbords Baad blev sat ud og bemanded. 4 Mand sprang i Vandet og reddede sig op paa Skibets ene Flaade. Pludselig rejste Skibet sig lodret i Vejret med Agterenden op, det krængede over og Stormasten ramte Redningsbaaden og splintrede den. 5 af de 10 Mand i Redningsbaaden kom over paa Skibets anden Redningsflaade. Resten af Mandskabet savnes. En norsk Damper og en engelsk Orlogsmand tog hver en af Redningsflaaderne op, og Englænderne satte de Mænd, de havde reddet, over i den norske Baad. Skibets Redningsmateriel var i mønsterværdig Orden.

Efter at Styrmandens Rapport var gennemgaaet, afhørtes Styrmanden. Han oplyste, at »Tekla« ikke havde sejlet i Konvoj. Han havde ingen Mening om Aarsagen til Eksplosionen. Kaptajn Troest, der repræsenterede Rederiet, bemærkede, at begge Redningsflaaderne var godkendte. Jørgensen oplyste, at han tæt ved Vandoverfladen havde set et skarpt Lys, der tændtes og forsvandt. Han mente, det stammede fra en U-baad. Medens han laa paa Redningsflaaden havde han set et Skib nærme sig, men det havde ikke opdaget Flaaden.

Maskinmester Hansen forklarede, at han havde været i Maskincen. Han kom ned i Redningsbaaden og mente, at det stærke Lys stammede fra en Ubaad.

Matros Thomsen forklarede, at han i Ulykkesøjeblikket havde staaet til Rors. Han blev slynget ned paa en af

Lugerne. Han hævdede at have set en Torpedostribe i Vandet og med Bestemthed kunde udtale sig herom, da han fra sin Tjeneste i Marinen kendte saadanne Striber. Han mente, at det skarpe Lys havde morsetelegraferet til to Skibe i Nærheden. Han ønskede tilføjet Protokollen, at han havde spurgt Kaptajnen paa »Tekla«, om Damperen skulde følges med andre danske Skibe. Kaptajnen havde svaret Ja, men »Tekla« havde ikke faaet Forbindelse med andre Skibe. Kaptajn Troest spurgte, om de to Skibe, der var set, kunde formodes at være danske, men dette Spørgsmaal kunde ingen besvare. Ved Retsmødets Slutning holdt Kaptajn Troest en smuk Tale over det omkomne Mandskab og sluttede med et »Ære være deres Mindel«.

Stor Interesse for Marine-Dieselmotoren

Nordbjærg & Wedel A/S, der sammen med Bur-Wain fremstiller N. & W. Bur-Wain Marinodiesel, meddeler, at den kendte Yacht-Konstruktør Bjarne Aas i Norge forhandler denne Marine-Diesel, og Rapporterne herfra viser, at den danske Motor er blevet modtaget med meget stor Begejstring der.

Ogsaa Forhandlinger med Bulgarien, Rumænien og Tyrkiet viser stor Interesse for denne danske Motor, og det er saaledes en glædelig Fremgang, denne nye danske Fabrikation kan notere.

Græsk Damper minesprængt

Den græske Damper »Ekatontarchos Dracoulis«, som var paa 3529 Tons, er blevet torpederet af en tysk Undervandsbaad ud for Peniche i Portugal. Ved Eksplosionen blev 6 Mand af Skibets Besætning dræbt. Kaptajnen og 12 Mand er blevet reddet af den italienske Damper »Ninopadre« og ført til Gibraltar. Et spansk Skib har reddet 10 andre af Besætningen.

Branden paa »Orazio«

Ifølge en af den italienske Trafikminister til Mussolini indgivet Beretning om Branden paa den store italienske Passagerdamper »Orazio« savnes 110 Mennesker, 60 Mand af Besætningen og 50 Passagerer. Aarsagen til Branden var 5—6 Eksplosioner, som indtraf hurtigt efter hverandre i Lobet af 7 Sekunder i Maskinrummet. Ilden bredte sig hurtigt til hele Midterskibet. Efter et Kvarters Forløb havde Branden taget et saadant Omfang, at Kaptajnen udsendte traadløse Nødsignaler. Franske og italienske Dampere deltog i Redningsarbejdet, som varede 7 Timer indtil Midnat.

Ni savnede svenske Søfolk reddet ind til Orkney

Yderligere 9 Mand fra den sænkede Stockholms-Baad »Fram« er, efter hvad der nu oplyses, blevet reddet.

»Fram« sænkedes efter en Eksplosion Natten til 1. Februar, og den følgende Dag reddedes af en engelsk Trawler 5 Mand af Besætningen, som i 14 Timer havde drevet omkring paa en Tømmerflaade.

Resten af Besætningen, 19 Mand, ansaas derfor for omkommet, men i Lørdags indkom den engelske Trawler »Hekla« til Stromness paa Orkney-Øerne med 9 Mand af

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

Der er stadig god Aktivitet paa Fragtmarkedet, men Rateniveauet synes efterhaanden at have fundet et ret stabilt Leje.

Paa de af den engelske og franske Regering kontrollerede Markeder har der kun været begrænset Aktivitet, men i visse af disse Trades søges der dog stadig neutral Tonnage til Rater, der ligger ikke saa lidt højere end de Fragter, der betales for de allieredes egne Skibe. Neutrale Redere er dog ikke forhøvede paa disse Forretninger.

Fra River Plate sluttedes neutralt Skib til Antwerpen eller Rotterdam til \$23:—, hvilket kan gentages. For dansk Regning kan betales \$20:— fra n. a. San Lorenzo til 2/3 Havne Danmark.

Fra Northern Range og Gulven er Efterspørgslen stadig god. Kul Hampton Roads/Malmø er sluttet for norsk 8000 Ts. Diesel til \$16:—, hvilket kan gentages og maaske forbedres. Nordmændene er ogsaa aabne for Kultonnage fra Hampton Roads, men de norske Befragtere synes ikke tilbøjelige til at betale mere end Maximalraterne for norsk Tonnage for sandan Forretning, hvilke ligger omkring n. Kr. 50:— Northern Range/Japan indikerer stadig \$14:— for Scrap til Japan og omkring \$12:— for Sulphur til Australien. Paa Netcharter til UK. eller Nordfrankrig ligger Raten omkring 32 Cts. pr. Balefod.

Der er stadig nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker fra Vestindien til Europa. Raterne er uforandrede.

Pacifickystmarkederne er noget livligere. Scrap til Japan er sluttet til \$11.50 for prompt Lastning, men for senere Lastning kan der opnaas \$1:— mere. Salt Oakland/Japan indikerer \$5.50, og for Kul fra British Columbia til Japan kan gøres samme Rate paa flo. Basis med hurtige Expeditioner. Lumber Raterne til Østen/Australien og Sydafrika er uforandrede, hvorimod der har været en Stigning paa omkring \$2:—

for Intercoastal Lumber, som nu kan sluttes for Marts/April Lastning til \$18.50.

Østens Markeder er ikke nævneværdigt forandrede. Soyabønner til Skandinavien indikerer stadig omkring 100/-.

Fra Philippinerne er der stadig Anvendelse for Tonnage for Sukker og Erts til Northern Range og Gulven. Raterne ligger fortsat omkring \$10:— for Sukker og \$9.50 for Erts.

Fra Saigon noteres 75/- for Ris til Marseilles og \$14:— til Vestindien. Kohsichang/Genoa noterer 72/6d. Saigon/Vestkyst UK. eller Irland indikerer 135/-.

De indiske Markeder er noget livligere. Erts Cochinchina/USNH. er sluttet til \$14.50 og samme Rate kan antagelig opnaas fra Karachi til Northern Range. Fra Calcutta er Efterspørgslen efter Kultonnage meget stærk. Til Shanghai er sluttet til 35 Rupees, og til Japan til \$10.50.

Australien er aaben for Tonnage til Shanghai til 55/- for Hvede in bulk, og til Halifax søges Tonnage til 65/-.

De europæiske Markeder er i det store og hele uforandrede. Kulraterne fra England til Danmark er blevet meget forhøvede paa Grund af Stigning i Krigsforsikringspræmierne. Forhøjelsen andrager omkring Kr. 10.— pr. Ton.

Efterspørgslen paa Timechartermarkedet er stadig god, men som tidligere omtalt lægger de forskellige Regeringsrestriktioner en stærk Dæmper paa Forretninger. Af repræsentative Afslutninger skal nævnes 8000 Ts. Diesel, \$5:— for 3 Maaneders Transpacific Fart, 8000 Ts. Diesel \$4.75, Levering USNH. for en Rundtur via Cape/Australien, Tilbagelevering Far East. — I Vestindia Farten ligger Raten stadig omkring \$3.50 for 4000 Tonnere.

»Fram«s Besætning, som Trawleren havde taget op fra en Redningsbaad.

Blandt disse reddede var 1., 2. og 3. Styrmand og 1. Maskinmester. Fire af de reddede er saarede.

Endelig meddeles, at ogsaa de sidste af Mandskabet er blevet reddet efter 40 Timers Ophold paa en Redningsbaad — med Undtagelse af 2, der døde af Kulden.

Svensk Dampner gaaet ned

Det kan nu anses for sikkert, at Rederiet Sylvias Dampner »Sylvia« er forulykket enten ved Torpedering eller Minesprængning i Nordsøen, og Besætningen, 20 Mand, er omkommet. Der er indløbet til Rederiet et Telegram fra Dampskibsselskabet af 1912, København, hvori det meddeltes, at et af Selskabets Skibe Nord for Skotland havde bjærget en svensk Flaade med et Lig om Bord. Hos Manden fandtes en Søfartsbog, udstedt til K. J. Vestman, der var Stewart om Bord paa »Sylvia«. Besætningslisten ved Afgang fra Hull indeholdt kun svenske Navne.

»Varild« af Haugesund forlist

»Varild« af Haugesund er krigsforlist i Nordsøen. »Varild« gik fra Horten til Englands Østkyst den 22. Januar og har siden ikke ladet høre fra sig.

»Varild« havde 15 Mands Besætning og var paa 1500 Tons Dødvægt.

Mindegudstjeneste

I Lutherkirken har været afholdt Mindegudstjeneste for de 9 omkomne fra Rederiet Torms Dampner »Tekla«. Desuden mindedes de to Omkomne fra Skibsreder Vollmonds Dampner »Feddy« og Det danske Kulkompagnis »Ivan Kondrup«, der blev bombet af tyske Flyvere. I det store Følge, der næsten havde fyldt Kirken, saas foruden de efterladte Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Torm med Direktør Chr. Schmiegelow i Spidsen, endvidere Skibsrederne A. Schmiegelow og Axel Kampen og hele Rederiets Kontorpersonale samt Repræsentanter for de andre Rederier. Pastor Eilschou Holm talte.

Tyrkiske Skibe i Timecharter for de allerede

Fra Istanbul telegraferes, at franske og engelske Skibsredere for Øjeblikket forsøger at chartre et større Antal tyrkiske Handelsskibe paa Timecharter Basis.

Norsk Kaptajns Beretning om »Tempo«s Forlis

Yderligere Enkeltheder om Bombarderingen og Sænkningen af den norske 865 Tons Dampner »Tempo« af Oslo i Nordsøen, er nu blevet kendt i London.

Kaptajn Albert Knudsen, der var i en af Skibets Redningsbaade sammen med syv af Mandskabet, og som alle efter seks Timers Forløb blev taget op af en Redningsbaad fra en engelsk Nordostkysthavn, fortæller, at Skibet i første Omgang blev angrebet af tre tyske Heinckel-Bombemaskiner, som hver kastede en Bombe ned over »Tempo«, der blev ramt i Agterenden. Besætningen løb straks til Skibets to Redningsbaade, som senere, ifølge Beretningen, blev beskyttet af Flyverne med Maskingeværer. Kaptajnen siger, at Kuglerne sprøjtede i Vandet rundt omkring dem.

Kun een Mand synes reddet fra den anden Redningsbaad, som blev skyllet i Land efter at være kæntret

KALUNDBORG

ligger midt i Danmark

KALUNDBORG HAVN og Fjord kan stadig besejles

Bypropagandaudvalget

ikke mere end et Par Hundrede Meter fra Kysten. Kystvagt, Havnefunktionærer og en Politibetjent vadede i Vand til Halsen og fik den kæntrede Baad bragt ind til Kysten. Det viste sig, at fire Mand var ombord. De to var døde, den tredje døde i Havnefogedens Kontor, men den fjerde levede og blev bragt til Hospital. Senere er to Lig bragt i Land ved Lavvande.

To norske Skibe sænket uden Varsel af U-Baad

Det norske Skib »Hosanger« er blevet sænket af en U-Baad. 3 Mand fra »Hosanger« er blevet taget op af et britisk Skib. Man mener, at de er de eneste overlevende fra det norske Skib.

Det norske Skib »Faro« af Oslo er sunket efter en Eksplosion.

Det erklæres fra autoritativ Side i London, at disse to Skibe blev sænket uden Varsel af fjendtlige U-Baade og under Forhold, som praktisk talt ikke gav Mandskabet nogen Chance for at redde sig.

Vraget af »Faro« er drevet i Land Søndag Morgen. Kaptajnen og 6 Mand af Besætningen er reddet af et britisk Skib. En Redningsbaad, som oprindeligt havde 8 Mand om Bord fra »Faro«, er skyllet i Land med en levende og 3 døde.

Hollandsk Damper minesprængt

Den hollandske Damper »Laertes«, 5800 Tons, stødte forleden paa en Mine Øst for Royal Sovereign Fyrskibet. Den blev stærkt beskadiget, og Maskinerne blev sat ud af Virksomhed, men Skibet sank ikke, og Mandskabet kunde forblive om Bord. Slæbebaade er afgaaet for at yde Assistance.

»Laertes« var paa Vej til Amsterdam fra Batavia.

Kontrabande-Kontrollen

Ministeriet for økonomisk Krigsførelse meddeler, at i Ugen, der endte den 27. Januar, er følgende Skibe bleven ekspederet og frigivet paa 3 Døgn og mindre paa de britiske Kontrabande-Kontrolstationer: 13 hollandske, 3 belgiske, 3 svenske, 2 græske og 1 dansk. To Dampere blev frigivet samme Dag, som de ankom til Kontrolstationen.

Mystiske Pile fra Luften

Kaptajnen paa Grimsby-Trawleren »Russel«, der forleden blev angrebet af tyske Flyvemaskiner, har siden erklæret, at den fjendtlige Maskine havde nedkastet Brandbomber, men tillige noget, der lignede ca. 100 smaa Pile, som dog forføjede deres Maal og faldt i Havet. Skibet kom i Brand flere Steder.

15 reddede fra »Royal Crown«

15 overlevende fra Damperen »Royal Crown« af Newcastle, 4364 Tons, er kommen i Land i Østengland. 7 af deres Kammerater druknede, og en Redningsbaad, hvori befandt sig andre af Besætningen, er forgæves bleven eftersøgt. Endvidere fandtes paa Stranden et Vragstykke af »Royal Crown« med de lemlæstede Lig af 4 Mand af Besætningen, der var bleven dræbt af Maskingeværkugler.

Svensk Afskibning over norsk Havn

Som Følge af de vanskelige Eksportforhold i Sverige overvejer man at lade en Del af Eksporten gaa med Jernbane til Norge til videre Udskibning fra norsk Havn. I den Anledning har der været holdt en Kongres paa Stortien af svenske og norske Jernbaneautoriteter.

Mandskabets Sikkerhed

Handelsministeriet har henledt Opmærksomheden paa Nødvendigheden af, at hver Mand af Besætningen om Bord i danske Skibe under Sejlads over Nordsoen til Stadthed er udstyret med en Kniv og er iført en Redningsvest af en Type, som af Statens Skibstilsyn er fundet egnet til saadant Brug under de foreliggende særlige Forhold.

Af de hidtil for Skibstilsynet forelagte Redningsveste er »S.O.S.-Vesten« anset for egnet til saadant Brug.

Nævnte Redningsvest indgaar ikke under de ved Bekendtgørelse Nr. 238 af 12. Juli 1933 foreskrevne Redningsbælter.

Opmærksomheden henledes samtidig paa Nødvendigheden af, at alle ombordværende Personer inden Skibets Afgang fra Havn er underrettet om, hvor Skibets normale Redningsudstyr opbevares.

Redningsvesten

I Forbindelse hermed skal nævnes, at Redningsvesten S.O.S. nu anvendes i en Række Rederier. 9 Mand paa »Tekla« reddedes af Vesten. Vesten er indrettet saaledes, at selv en besvimet Mand automatisk kommer til at ligge paa Ryggen i Vandet og saaledes kan aande.

S.O.S.-Vesten bæres fra man gaar ombord i Skibet og til Skibet naar Havn igen. Den bæres udenpan Under-tøjet. Man paaser, at de to Benstropper altid er knappet om hver sit Ben.

S.O.S.-Vesten oppustes paa 8 Sekunder og indeholder da betydelig mere Luft end nødvendigt for at bære et Menneske oppe. Man paaser, at Forbindelsessnoren til Indførselsslængens Prop altid er i Orden, og at denne altid er let at tage ud af Slangen.

I direkte Farezoner anbefales det at bære S.O.S.-Vesten oppustet.

En Svømmer vil altid med Lethed kunne puste S.O.S. Vesten op i Vandet, men det anbefales — for hurtigt at komme op til Overfladen — at forsyne S.O.S.-Vesten med Luft før Udspring.

»Magnus«s Forlis

Den eneste overlevende fra Det Forenede Dampskibs-Selskabs Damper »Magnus« af Middelfart, den 20-aarige Letmatros Orla Emil Risvad fra Kastrup, aflagde i Sø- og Handelsretten Beretning om Skibets tragiske Forlis.

Søforhøret, der overværedes af Skibsinspektør, Kaptajn Erichsen, fra D.F.D.S., indlededes som sædvanligt med, at Retspræsident L. N. Hvidt oplæste de foreliggende Skrivelser. Der var ikke mange ukendte Momenter i disse. Det Forenede Dampskibs-Selskab oplyser, at Skibsdagbogen er gaaet tabt. Den 27. November blev »Magnus« Redningsmateriel synet. Den 7. December afsejlede Skibet fra Göteborg til østengelsk Havn. Den 9. December Kl. 10,15 modtog man et Telegram fra Skibets Fører, Kaptajn L. Olsen. Siden har man intet hørt.

Men Risvad kan fortælle lidt mere om Damperens Skæbne. Han forklarede, at han den 9. December Kl. 19 kom til Rors. Foruden ham var 1. Styrmand K. S. D. Iversen paa Broen. Et Kvarter efter skete Eksplosionen.

Forinden var der dog sket noget, der muligvis har Betydning. Risvad havde inden han skulde overtage Vagten siddet forude i Messen og spist sammen med andre Medlemmer af Besætningen. Pludselig hørtes et Stød.

— Det var ligesom noget Jern ramte midtskibs paa Styrbordsside.

Præsidenten: Talte De om, hvad det kan have været.

Risvad: Ja.

Præsidenten: Mente man, at det var Vraggods?

Risvad: Nej, det ramte Skibet med stor Kraft.

Da man senere under Forhøret vendte tilbage til dette Spørgsmaal, udtalte Risvad, at man havde haft den Overbevisning, at en Torpedo havde ramt Skibet, men at den ikke var eksploderet.

Medens han stod til Rors, havde han intet mistænkeligt set. Vejret var sigtbart, men det var meget mørkt, og det blæste en Del. 20 Minuter efter at man havde hørt det omtalte Stød mod Skibssiden, skete en voldsom Eksplosion. Al Ting røg op i Luften. Forskibet sank med det samme. Risvad smed Frakken for bedre at kunne svømme. Han løb hen til Redningsflaaden. En Matros sprang ogsaa derhen, men blev hængende fast mellem Baaden og Skibet. Hvor 1. Styrmand blev af, har Risvad ikke set.

Eksplosionen skete nærmest agter, men det var Forskibet, der sank først. Idet »Magnus« gik ned, kom Risvad ind under Flaaden, der drejede Bunden i Vejret og slog mod Masten. Det lykkedes ham dog at komme op paa Flaaden, og et Øjeblik efter kom Styrmand Bouttrup drivende hen imod ham paa en Luge. Han fik halet Styrmanden op paa Flaaden. Man saa ikke andre og hørte kun en enkelt Gang et svagt Raab.

Der gik ikke mere end 1 Minut fra Eksplosionsojeblikket til Skibet var sunket.

Paa Flaaden forsøgte man at faa Bunddækslet til Brodholderen op. Det er et Dæksel paa Størrelse af en lille Tallerken. I en Øsken skulde Dækket drejes



S.O.S.-Vesten

er klar paa 8 Sekunder og en Garant for, at man holdes oppe. Man arbejder og sover med den paa.

Pris Kr. 34.00

Henvendelse:

D. DUCKERT,
Gothersgade 31, Mezz.,
Telefon Central 5825

rundt som en Skrue. Men det var ikke til at rokke. Risvad fortalte, at Dækket havde været i Orden, da Skibet laa i Gøteborg. Det havde muligvis faaet en Bule, da Redningsflaaden slog mod Masten.

Den 10. December om Eftermiddagen døde Styrmanden. Medens man drev rundt kom flere Skibe i Nærheden. Han søgte at paakalde disses Opmærksomhed, men forgæves.

Katastrofen skete 45 Sømil fra Aberdeen.

»Canadian Reefer«s Torpedering

I Sø- og Handelsretten er afholdt Søforhør i Anledning af »Canadian Reefer«s Torpedering den 18. Januar ud for Cap Finisterre. »Canadian Reefer« af Esbjerg tilhørte som bekendt Rederiet J. Lauritzen. Det var et nyt og moderne Motorskib, indrettet til Frugttransport.

Der blev oplæst en Rapport, hvoraf fremgaar, at Skibet var paa Vej fra Haifa til Glasgow med frisk Frugt. Den 18. Januar Kl. 10.30, da Skibet befandt sig ud for den spanske Kyst ved Finisterre, dukkede en Undervandsbaad op. »Canadian Reefer« stoppede straks, og Kaptajnen, Hans Mathiasen, sejlede med »Canadian Reefer«s Motorbaad over til Undervandsbaaden, der laa 1½ Kabel-længde fra Skibet.

Det viste sig at være en tysk Undervandsbaad. Efter at dens Kommandant havde set Papirerne, sagde han, at han efter Ladningens Art var nødt til at sænke Skibet. Ladningen maatte betragtes som Kontrabande. Han beklagede at maatte sænke Skibet, men erklærede, at Englænderne og Franskmandene standsede al Import til Tyskland. Kommandanten spurgte, om Redningsbaadene var i Orden, og om der var Kompas i disse. Da Kaptajn Mathiasen svarede, at det var i Orden, fik man en halv Time. Besætningen, der bestod af 28 Mand, gik i to Baade og Motorbaaden. Kl. 11.30 blev »Canadian Reefer« torpederet og sank i Løbet af et Kvarter, idet det brændte midtskibs.

Det viste sig, at Motorbaaden ikke kunde slæbe Redningsbaaden i den høje Sø. Man lod Motorbaaden drive og satte Sejl paa de to Baade. Inden man naaede Kysten, fik man Trawleren »José Ignacio« i Sigte. Da det ikke var muligt at bjerge Baadene, blev disse sænket. Besætningen blev yderst venlig behandlet ombord paa Trawleren.

De fleste Papirer og alle Ejendele er gaet tabt. Man fik kun det nødvendige med i Baadene.

Kaptajn Mathiasen godkendte denne Rapport og tilføjede kun, at Skibet, der var indrettet som Køleskib, sejlede udelukkende med Frugt.

Udbytte

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 meddeler: Ifølge det nu opgjorte Regnskab for Selskabet udgør det opsejlede Overskud 458,961 Kr., hvoraf afskrives paa Skibe og Inventar 323,336 Kr. Af Netto-Overskudet betales 6 pCt. i Udbytte med 75,000 Kr. Overførselen til næste Aar bliver inkl. Beholdning fra 1938 245,106 Kr.

I en lang Aarrække har Selskabet konstant givet 12 pCt. Udbytte, og for 1939 er der saaledes Tale om en Halvering af Dividenden. Der har da ogsaa været en betydelig Nedgang i Netto-Overskudet, der for 1939 andrager 135,625 Kr. mod 231,772 Kr. for 1938 og 211,811 Kr. for 1937.

Svensk Skib sænket af russiske Flyvere

De Metoder, som de tyske Flyvere har anvendt overfor neutrale Handelsskibe i Nordsøen er nu blevet optaget af Russerne. Saaledes er i Tirsdags den svenske Dampner »Virgo« blevet sænket i den ålandske Skærgaard af russiske Bombeflyvere.

»Virgo«, der var paa 600 Tons, tilhørte Sveabolaget og var sammen med 3 andre Skibe i Nærheden af Mariehamn, da en russisk Bombeflyvereskadre viste sig over Skibene og kastede Bomber. »Virgo« blev ramt, og et af de andre blev let beskadiget. Da »Virgo« var ved at synke, gik Besætningen i Baadene. De naaede uden Vanskeligheder et lille Skær og kom derefter ind til Mariehamn; men 3 af Mandskabet blev tilbage paa »Virgo« for at redde deres Ejendele.

De russiske Bombeflyvere vendte imidlertid om og gik ned over Skibet og beskød det med Maskingeværer, dog heldigvis uden at ramme nogen af de 3 Mand, der derefter reddede sig i en Baad. »Virgo« sank kort efter.

BRUG  **KUN**

Hempels **Skibsfarver**

INDENBORDS **UDENBORDS**

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

Intel britisk Skib under dansk Flag

Admiralitetet meddeler, at de tyske Paastande om, at britiske Patrouilleskibe sejler under dansk Flag, savner ethvert Grundlag. Intel britisk Skib af nogen Art har benyttet sig af det danske Flag.

»Vaclite«s Sænkning

Dampneren »Vaclite«, der i en Konvoj blev sænket af en tysk Undervandsbaad, hvilken Undervandsbaad saa senere fandt sin Skæbne, var en Tankdampner og særlig bygget til Befordring af Smørolie. Den var delt i 40 forskellige Rum, hvert beregnet paa en særlig Kvalitet Olie, og betragtedes som det bedste Skib i Verden af denne Art.

Hollandsk Skib minesprængt

Et lille hollandsk Fartøj »Nora« er blevet minesprængt ud for Sydøstkysten.

Efter at være stødt paa Minen, løb »Nora« paa Grund. Da der senere indtraadte Flod, blev »Nora« løftet af Grunden, hvorefter Skibet løb Stævnen ind i en Mole i Nærheden og efterlod en uhyre Kloft paa ca. 80 Meters Bredde i Molen og Kysten. Skibet ligger nu paa den Styrbords Side paa Bredden.

Burmeister & Wain's Aars-Resultat

Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri har udsendt følgende:

Paa et i Dag afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri fremlagdes Regnskabet for 1939. Dette udviser et Brutto-Overskud paa 5,359,312 Kr. efter Afskrivninger til et Beløb af 1,438,325 Kr., nemlig paa Bygninger 168,655 Kr. og paa Maskiner m. m. 1,269,670 Kr., og efter at der til Imødegaaelse af Valutatab og til Garantiarbejder er afsat 200,000 Kr., fremkommer et Netto-Overskud paa 3,900,986 Kr. Hertil bemærkes dog, at Regnskabet har båret 333,884 Kr. som Skatter udover det ved forrige Regnskabsafslutning afsatte Beløb.

Af Overskudet udbetales 6 pCt. af Præference-Aktiekapitalen, 770,000 Kr. Til Betaling af Skatter afsættes 1 Mill. Kr. Bestyrelsens vedtægtsmæssige Tantième udgør 40,000 Kr. I ny Regning foreslaas overført 955,577 Kr., og Restbeløbet 1,128,409 Kr. overføres til Kontoen til Indløsning af Præference-Aktiekapitalen, hvorefter denne Konto, inklusive Saldoen fra forrige Aar, 271,590 Kr., udgør 1,400,000 Kr.

Forretningsskifte

Depotbestyrer Axel Jacobsen, der siden 1929 har ledet Carlsbergs Skibsprovianteringsdepot i Havnegade, har den 1. Februar trukket sig tilbage fra sin Stilling. Depotbestyrer Jacobsen er meget kendt og agtet blandt Søens Folk, blandt hvilke han hovedsagelig har virket. Før sin Ansættelse ved Bryggerierne var Jacobsen Underofficer i Flaaden og Gymnastiklærer ved Kadetskolen. Han var blandt Deltagerne i den af Carlsbergfondet udrustede 2-årige Ekspedition til Østgrønland, som blev ledet af daværende Kaptajn Amdrup. Som Axel Jacobsens Efterfølger er konstitueret Salgsinspektør Aage Grønbeck Olsen.

70 Aar

Tidligere mangeaarig Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn J. C. Christensen, Odense, fyldte 70 Aar forleden. I mange Aar sejlede han med Eksporthaadene; hans sidste Kommando var imidlertid Motorskibet »Odense«, og den Forbindelse, han i denne Periode knyttede med Fyns Hovedstad, bevægede ham til ogsaa at »lægge op« her. Kaptajn Christensen tager livligt Del i adskilligt Arbejde til Sømandsstændens Gavn, ligesom han som Medlem af Soreten jævnligen stiller sin Erfaring og Dømmekraft til Raadighed for det offentlige.

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

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

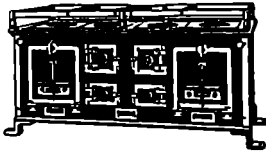
AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

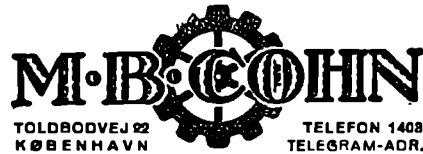
Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

*Kabys & Komfurer
 til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

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

GRUNDLAGT 1848

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wassberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel.: „Zetetic“.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT
 ZAANDAM · VELSSEN · YMUIDEN

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Gråa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
 Patent Mønje Gråa Patentmaling til udenbørde Brug

Representant 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

ALWAYS

SOS - Sender

Patent anm.

Mekanisk virkende
NØDSENDER

for Temmerflaader, Redningsbaade, Sejlskibe, Motor- og Dampbaade og andre Fartøjer. Kan betjenes af enhver blot ved et Tryk paa en Stang. Enkel og robust Konstruktion. Fuldstændig vandtæt og driftesikker. Stor Rækkevidde, kontrolleret ved praktiske Forsøg. Drives ved et 6 Volts Tørbatteri alene med garanteret Lagringstid paa flere Aar. Spændingen forhøjes til 350 Volt ved Hjælp af Always-Vibrator

WILHELM JOHNSEN A/S
Tegholmegade 2, København V.
Telf. Centr. 1544. 9744 og 2861

Demonstreres for Interesserede.

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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

FREDERICIA

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAQT 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«

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HOBRO

AARHUS

KJØGE

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

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

RANDERS

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

BANDHOLM

SKIVE

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

FAABORG

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 7

TORS DAG 15. FEBRUAR 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DE DANSKE SKIBSFORLIS

I Folketinget har man drøftet den sidste Tids mange danske Skibsforslis. Under Debatten om Brændselsproblemet udtalte det konservative Medlem Henning Hasle bl. a.:

Vi er nu med Hensyn til Brændsel lammet saa stærkt som aldrig før. Vi erkender gerne, at forskellige sammenstødende Omstændigheder har ført til Vanskelighederne, men vi kan ikke se bort fra, at Regeringen, som har en udstrakt Magt, ogsaa har et Ansvar for, at vore Forsyninger er saa smaa.

I denne Forbindelse vil jeg gerne spørge, hvilken Opfattelse Regeringen har med Hensyn til Aarsagerne til de danske Skibsforslis. Hvis det er en krigsførende Magt, der sænker Skibene, er det Regeringens Pligt at protestere over for den paagældende Magt og gøre gældende, at der ikke kan være noget fornuftigt forbundet med at hindre Kultulførsler til Danmark.

Under den videre Debat sagde Landbrugsministeren til Hr. Hasle:

Det er sikkert i de fleste Tilfælde vanskeligt at afgøre Aarsagerne til Skibsforslisene — om de skyldes Bomber fra oven eller Angreb fra neden eller fra Drivminer. Men jeg er enig i, at hvis det kan paavises, at Forsliset skyldes Torpedering, maa der ske en Henvendelse til det paagældende Lands Regering, og jeg er overbevist om, at det vil ske.

Formodentlig vil Landbrugsministeren, eller Regeringen dog vel ogsaa gaa med til Protest, hvis det er Flyvere, der bomber Skibet. Men Protester hjælper desværre ikke meget og giver ikke de dræbte Sømand tilbage. Alligevel, ganske stille at lade den ene voldelige Handling efter den anden mod dansk Skibsfart upaatalt kan vi dog vel ikke. Den danske Regering kan have godt af at lære, hvor værdigt et andet lille Land — nemlig Grækenland — her optræder.

OPGØRELSEN AF TABENE TIL SØS

Det er mærkeligt at se, hvor forskellige de Tal er der fremkommer om Tabene til Søs. Ogsaa her maa man regne med at de krigsførende Landes Gemytter er blevet saa ophidsede, at de ser Tallene gennem deres egne Brillers.

Tyskland siger — det er Værnemagtens Overkommando, der har Ordet —:

Den fjendtlige og neutrale Handels-Søfarts Tab ved den tyske Krigsflaades Indsats var ved Slutningen af Januar steget til 490 Fartøjer paa ialt 1.493.431 Brutto Tons. I samme Tidsrum havde de tyske Søstridskræfter indført 354 Fartøjer paa ialt 607.001 Brutto Tons til tyske Havne for videre priseretslig Under-søgelse.

Autoritative Kredse i London har besvaret den af den tyske Værnemagts Overkommando fremsatte Paastand, hvorved Tabet af allierede og neutrale Skibe fra Krigens Begyndelse til Slutningen af Januar ansloges til 490 Skibe paa ialt 1.493.431 Brutto Tons. Reuters Bureau har fra autoritativ Side faaet opgivet, at Tabene fra Krigens Begyndelse til Midnat den 4. Februar har været følgende: Britiske: 143 Skibe, 505.998 Tons. Allierede: 14 Skibe, 76.689 Tons. Neutrale: 117 Skibe, 342.357 Tons. Ialt 274 Skibe, 925.044 Tons.

Endelig har et neutralt Blad nemlig Norsk »Aftenposten« foretaget en Beregning over Ofrene for Krigen til Søs gennem de første 5 Maaneder af Krigen — over Tallet paa krigsforsliste Skibe, deres Fordeling paa Krigsførende og paa Neutrale, paa de forskellige Stater o. s. v.

Den norske Opgørelse beregner, at der i de 5 Maaneder, Krigen har været, altsaa til Udgangen af Januar, er gaaet ialt 290 Handelskibe tabt, og deres samlede Tonnage har været 1 Mill. 146.300 Tons. Fordelt paa de forskellige Maaneder er Tabene beregnet til i September 51 Skibe paa 0,21 Mill. Tons, i Oktober 48 Skibe paa 0,22 Mill. Tons, i November 48 Skibe paa henved 0,24 Mill. Tons, i December 75 Skibe paa godt 0,26 Mill. Tons og endelig i Januar 68 Skibe paa knapt 0,22 Mill. Tons.

Videre beregnes det, at blandt de 290 er de 171 tilhørende de krigsførende Stater, deraf atter de 124 Skibe engelske. Det samlede Tonnage-Tab for de krigsførende Stater er paa godt 0,8 Mill. Tons, deraf de godt 0,56 Mill. Tons engelske Skibe. Af Skibe fra neutrale Stater er der gaaet 119 tabt, med en samlet Tonnage paa godt 0,34 Mill. Ton.

De engelske Tab indenfor Handelsflaaden udgør, til Trods for, at de er nok saa betydelige, dog kun 2,57 pCt. af den samlede britiske Handelsflaade. Frankrig har mistet 11 Skibe paa godt 61.000 Tons, eller 2,07 pCt. af den samlede franske Handelsflaade, Tyskland 25 Skibe paa henved 142.000 Tons, eller 3,18 pCt. af den tyske Handelsflaade. Polen er det Land, der for saa vidt har set sin Handelsflaade haardst ramt, som ganske vist kun 1 Skib, paa godt 14.000 Tons er gaaet ned, men det udgjorde 11,72 pCt. af den polske Handelsflaades Tonnage. Finland har mistet 9 Skibe paa tilsammen godt 17.000 Tons, eller 2,74 pCt. af den finske Handelsflaade.

Det neutrale Land, der m. H. t. Tallet paa tabte Skibe staar højest, er Norge, med 37 Skibe paa 82.100 Tons, men det er dog kun 1,7 pCt. af den norske Handelsflaade. Derefter følger Sverige med 29 tabte Skibe paa ialt 54.387 Tons, eller 3,44 pCt. af den svenske Handelsflaade, og Danmark med 14 Skibe paa tilsammen 41.786 Tons, eller 3,55 pCt. af den samlede danske Handelsflaade. Grækenland har mistet 11 Skibe paa 51.328 Tons eller 2,88 pCt. af den græske Handelsflaade, Holland 10 Skibe paa 47.644 Tons, eller 1,6 pCt. af den hollandske Handelsflaade, Belgien 6 Skibe paa tilsammen godt 14.000 Tons, eller 3,47 pCt. af dette Lands Handelsflaade.

Hvem, der nu har Ret, kommer forsaavidt i anden Række — Listen er lang og ulhyggelig nok, hvilken af dem man saa lægger til Grund.

ISEN LUKKER DANMARK INDE

Forventningerne om en yderligere Forværring af Isvanskelighederne slog til. I Midten af sidste Uge standsede al Rutefart mellem Landsdelene. Statens Isbrydertjeneste kan ikke mere afse Isbrydere til dette Formaal, idet alt disponibelt Materiel maa sættes ind i Arbejdet for at bringe de lastede Skibe med haardt tiltrængte Forsyninger i Havn. Det er et haardt Arbejde, da Isforholdene i Kattegat med den fortsatte stærke Frost binder Isen fastere for hver Time, der gaar.

Fem Isbrydere har været i Arbejde fra Nord for Skagen helt ned til Kullen, og i Sundet arbejder Kø-

benhavns Havns Isbryder »Væderen« og er klar til at modtage Skibene Nord fra.

Der ligger nu mange Skibe ved Isen oppe i Skagerrak og i Kattegat og Situationen er stadig lige alvorlig.

Alle danske Farvande indenfor Skagen maa — med Undtagelse af Kattegats Østerrende og Øresund — betragtes som utilgængelige. Frosten binder stadig Isen fastere, og som Følge heraf besværliggøres Isbrydernes Bevægelser yderligere. Den disponible Isbryderflaade, nemlig »Storebjørn«, »Isbjørn«, »Lillebjørn«, »Bryderen« og »Thor«, er alle i Virksomhed i Kattegat og langt Nord for Skagen for at frigøre Skibe og føre dem i Konvoj gennem Østerrenden mod Sundet og Syd om Hesselø for de Skibe, der er bestemt til Aarhus, og som »Storebjørn« senere vil føre i Havn.

KULIMPORTEN OG BRÆNDSLS-SITUATIONEN

De højest uheldige Forhold, der har udviklet sig som Følge af den haarde Vinter i Forbindelse med hele Krigssituationen har altsaa allerede nu faaet Myndighederne til at træffe drastiske og højest omdiskutable Foranstaltninger.

Under Behandlingen i Landstinget af Forslaget om Udnyttelsen af Brunkulslejer og Tørvemoser udtalte den konservative Ordfører, *Halfdan Hendriksen* bl. a. følgende:

Under Forhold som dem, vi for Tiden lever under, er det nødvendigt at handle hurtigt, men er der ikke ved at gaa for meget Administration i altfor mange Spørgsmaal her hjemme. Er der ikke for mange kinesiske Æsker? Sagerne sendes fra det ene Udvalg, Nævn eller Raad til det andet for til Slut at havne i det Ministerium, under hvilket Sagerne sorteres, og saa skal man igen til at tage Stilling til Spørgsmaalet. Skal vi klare vor Forsyninger igennem paa nogenlunde tilfredsstillende Maade, bliver det nødvendigt, at der handles hurtigt, og at hele Administrationsapparatet indstilles herefter.

Jeg vil ikke lægge Ansvar for den Brændselsmisère, vi nu er oppe i, over paa Regeringen, selv om der vel nok kunde være Føje til at bebrejde Regeringen et og andet, navnlig i Forbindelse med den Valutapolitik, der er ført; men jeg maa vende mig imod det fuldkomne urimelige Angreb, den socialdemokratiske Provinspresse har rettet mod Kulimportørerne, som man vil gøre ansvarlige for Brændselsmangelen og som man paastaar, »har tabt Hovedet«. Jeg er iøvrigt fuldt og fast overbevist om, at hverken Landbrugsministeren eller andre af Regeringens Medlemmer vil stille sig bag dette Angreb, fordi Regeringen har Kendskab til Tingene og ved, at der intet som helst er at bebrejde Kulimportørerne. Dette fremgaar jo ogsaa tydeligt af de Udtalelser, Brændselsnævnets Formand har fremsat i Anledning af Situationen, og hvori det siges, at Kulimportørerne, som naturligt er, har været stærkt interesseret i at faa Indførselen forøget.

Det er i første Række Mangelen paa Tonnage og den lange Tid, en Kulrejse nu tager i Forhold til normale Tilstande, samt Issituationen, der har medført Brændselsmangelen.

Jeg kan godt gaa med til, at det er en Række uheldige sammenstødende Omstændigheder, der har bevirket, at Tilførslerne af Brændsel i December og navnlig i Januar Maaned er blevet væsentlig mindre end normalt, samtidig med at den strenge Kulde har medført, at Forbruget af Brændsel er steget meget stærkt; men at lægge Skylden over paa Kulimportørerne, det er »for Smed at rette Bager«, og dette ønsker jeg at fremhæve saa stærkt, jeg kan. Er der et Ansvar, ligger det i hvert Fald andre Steder.

VÆRDIGE NEUTRALE ORD

Den græske Premierminister Metaxas holdt i Torsdags Aften en Tale i Saloniki. Premierministeren udtalte bl. a.: Jeg siger ikke, at vi vil undgaa Krigen lige til det sidste. Jeg haaber, vi vil gøre det, og jeg vil vedblive med at udfolde alle mine Bestræbelser herfor, men kan vi kun bevare Freden ved at krybe, vil det være at foretrække ikke at bevare Freden. Selv om vi undgaar Stormen, maa vi optræde som Mænd, der har alles Respekt. Vort Arbejde i Belgrad kronedes med Held. Tæt forenede besluttede vi at trodse Stormen og bevare Freden, men ogsaa at kræve Respekt for vore Staters Eksistens og Uafhængighed. Det er Ord der har Bud til os alle, og de siger netop det, de fleste neutrale føler.

ENGLANDS SKIBSVÆRFTER UDVIDER

Engelske Skibsværfter planlægger nu en Udvidelse af Kapaciteten, saa man allerede inden Udgangen af 1940 kan være oppe paa at bygge et nyt Handelskib om Dagen. Saafremt Krigen trækker ud, er det Mening yderligere at presse Produktionen i Vejret, saa man kommer op paa 600 nye Skibe om Aaret. Alle Værfter har faaet Instruks om udelukkende at beskæftige sig med deres egne specielle Typer og ikke indlade sig paa Eksperimenter.

STANDARD-CERTEPARTIER FOR DEN MINDRE SKIBSFART

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har besluttet nu at søge gennemført et Standard-Certeparti for Smaaskibs-Farten. Der har været ført og vil i den nærmeste Fremtid blive ført Forhandlinger med de interesserede Købmands- og Mægler-Organisationer, og man venter allerede i Løbet af Maaned at kunne sætte den nye Formular i Kraft.

Det nye Certeparti vil faa sin Betydning derigenem, at alle Fragtslutninger for mindre Skibe normalt skal ske paa Grundlag af det. Dersom den sluttende Købmand ønsker særlige Betingelser indført i Certepartiet, f. Eks. med Hensyn til Losse- og Lastetid, skal han i Forvejen tage Forbehold, idet Certepartiets almindelige Bestemmelser ellers vil staa fast.

5% AF SVERIGES HANDELSFLAADE GAAET TABT

De sidste Tal for Sveriges Tab til Søs nu under Krigen forrykker yderligere Billedet. Det er i de sidste Uger, det især er gaaet ud over svenske Skibe, og Sverige har nu mistet ialt 34 Skibe af sin Handelsflaade under Krigen. Dette betyder 65,288 Bruttoregistertons eller 99,173 Tons Dødvægt, hvilket vil sige, at det samlede Tab er over en Tyvendedel af den svenske Handelsflaade. I samme Periode har man kun bygget 3 Skibe paa tilsammen 5095 Bruttoregistertons.

HOLLANDSKE SIKRINGS-FORANSTALTNINGER

Det af den hollandske Regering nedsatte konsultative Udvalg til at undersøge Forholdsregler til Sikring af Vandvejene har udarbejdet en Betænkning indeholdende en Del Henstillinger til Regeringen. Udvalget tilraader, at Regeringen bemyndiges til at bestemme, at Handelsfartøjer paa Havet skal ledsages af en eller flere Baade. Udvalget fraraader, at hollandske Handelsskibe sejler i krigsførende Magters Konvojer. Iøvrigt kræver Udvalget, at der skal træffes særlige Forsigtighedsforanstaltninger ombord paa Skibene, især vedrørende sprængbar eller brandbar Last, Redningsbaadene skal have Plads paa en særlig dertil indrettet Bro, ligesom der skal gives bestemte Regler vedrørende Radiostationer ombord paa Skibe paa over 500 Tons. Alle hollandske Skibe paa og over

4000 Tons skal have vandtætte Skodder, som skal være sat op inden Juni Maaned. Omkostningerne ved disse Beskyttelsesforanstaltninger anslaaes til ca. 6000 Gylden pr. Skib eller 2,600,000 Gylden for hele den hollandske Handelsflaade.

FRAGTRATETALLET

Det danske Fragtratetal, som steg med 30 Point fra 375 for November 1939 til 405 for December, er for Januar steget med 93 Point til 498.

Fragtratetallet, der beregnes med Aaret 1935 som Basis lig 100, er nu ca. 4 Gange saa højt som for et Aar siden, idet det for Januar 1939 var paa 125.

Statistisk Departement føjer følgende Forbehold til Offentliggørelsen: Paa Grund af de ekstraordinære Forhold kan det beregnede Indeks kun tilnærmelsesvis tages som Udtryk for Fragtniveauets Højde.

ENGLAND SIGER —

Chamberlain erklærede i sin Underhustale forleden, at den tyske Radios Meddelelse om, at det engelske Marinepatrouilleskib »East Dudgeon« af en tysk Flyvemaskine var blevet sænket, var en Forfalskning, hvis Formaal var at dække over et vel overlagt og brutalt Angreb paa et Fyrskib. Søfolk fra alle Nationer kender, erklærede Chamberlain, Fyrskibet »East Dudgeon«, og dets Identitet kunde der ikke tages fejl af. Skibet var selvfølgelig ikke armeret.

Vi har altid delt det Synspunkt med andre civiliserede Nationer, at Fyrskibene paa Grund af deres Funktion falder udenfor Fjendtlighedernes Omraade, og de britiske Fyrskibe anvendes end ikke til at afgive Meldinger om Tilstedeværelsen af fjendtlige Flyvemaskiner i deres Nærhed. Om Morgenen den 30. Januar fløj en fjendtlig Flyvemaskine hen over »East Dudgeon« Fyrskib. Den eneste overlevende af Fyrskibets 8 Mands Besætning har fortalt om Begivenheden paa følgende Maade:

Vi blev ikke ængstelige, fordi tyske Flyvere ved tidligere Lejligheder var fløjet hen over os og havde ladet os være i Fred, men denne Gang dykkede Bombardementsmaskinen pludselig ned og oversprøjtede Dækket med Maskingeværkugler. Senere nedkastede den 9 Bomber, af hvilke den sidste ramte Fyrskibet.

Dette er, fortsatte Chamberlain, i Korthed Historien om Angrebet paa Fyrskibet »East Dudgeon«. Ligene af de syv af Fyrskibets forsvarsløse Besætning blev næste Morgen fundet paa Strandbredden. At dræbe Fiskere og Koffardisøfolk samt Mandskab paa Fyrskibe under Omstændigheder som de her anførte er ikke Krig, men Mord. Saadanne rent forbryderiske Handlinger kan kun have ringe, om i det hele taget nogen praktisk Virkning paa Krigens Resultat. Den Rædsel og Afsky, som de vækker hos alle anstændige Mennesker, gør os kun mere faste i vor Beslutning om at fortsætte Kampen, indtil Civilisationen er blevet rensset for saadanne Gemenheder.

TYSKLAND SIGER —

I et Foredrag for den udenlandske Presses Repræsentanter klarlagde den tyske Admiral von Lützwow Spørgsmaalet om Anvendelse af Miner. Admiralen fastslog følgende: Paa Haag-Konferencen i 1907 blev der truffet fire vigtige Bestemmelser om Anvendelsen af Miner: 1) Der maa ikke udlægges Miner med det almindelige Formaal at standse Handelsskibsfarten. 2) Den, der udlægger Minespæringer, som ikke til Stadighed bevogtes, er forpligtet til at bekendtgøre deres Beliggenhed, saasnart militære Hensyn tillader det. 3) Forankrede Miner maa af sig selv automatisk gøres uskadelige, naar de river sig løs fra

Forankringen. 4) Uforankrede Miner, de saakaldte Drivminer, maa senest 1 Time, efter at Forbindelsen mellem Mineudlæggere og de uforankrede Miner er ophørt, af sig selv blive uskadelige.

Tyskland holder sig strengt til disse Bestemmelser som til samtlige Bestemmelser i Haag-Konventionen iøvrigt, selvom det ligesom Frankrig ved Undertegnelsen tog Forbehold vedrørende det 1. Punkt. Tyskland gør imidlertid ikke Brug af dette Forbehold.

Admiral von Lützwow polemiserede derefter mod England og sluttede:

Medens England saaledes paa den ene Side betegner Tysklands korrekte Anvendelse af Miner som Uret og opbygger en saadan Repressalie derpaa, gør det selv Brug af Miner paa en Maade, som er i Strid med Haag-Overenskomstens Mening, thi Mineomraadet i Strædet ved Dover tvinger den neutrale Skibsfart fra den internationalt simpelthen uundværlige Rute gennem Dover—Calais Strædet, saaledes at den neutrale Skibsfart maa søge igennem det direkte engelske Operationsomraade tæt inde under den engelske Kyst, d. v. s. at England tvinger den neutrale Skibsfart ind i et Omraade, der som engelsk Operationsomraade naturligvis er udsat for Angreb af tyske Miner. Det er selvfølgelig, at en Almenhedens tjenende Udvikling af Folkeretten, især Søretten, aldrig vil være mulig, naar England udviser en saadan Optræden. Enhver Sømand, hvadenten han tilhører Krigs- eller Handelsmarinen, er interesseret i, at der overfor det engelske Søherredømmes Vilkaarlighed skabes en Ordning, som ikke kan haandhæves snart efter den ene Magts, snart efter den anden Magts Maalestok.

SKIBSFARTENS VILKAAR

»Den, der sejler for England, tænker ikke paa Fremtiden«, hedder det i »Deutsche Allgemeine Zeitung« der beskæftiger sig med den tiltagende engelske Chartring af neutrale, navnlig græske og norske Skibe. Bladet fremhæver, at saadanne Forretninger ganske vist er meget fristende i finansiel Henseende, men at de med Henblik paa de paagældende Landes nationale Interesser til syvende og sidst kun kan have skadelige Følger. Ved Englands Kyster, hedder det videre i Artiklen, lurer Skibsdøden.

Norge og Grækenland har allerede mærket den ved Afskibninger til England. De norske og græske Redere, der nu ved deres Chartringskontrakter ønsker at frigøre sig fra det direkte Ansvar for Søtransporten til England, idet de mod Betaling stiller deres Skibe under britisk Ledelse, paatager sig derved et desto tungere Ansvar for deres Flaades Fremtid. Det er meget sandsynligt, at en stor Del af de af England chartrede Skibe aldrig vil naa deres hjemlige Havn igen. Selv om dette maaske er taget i Betragtning i deres Rederiers Chartringsregning, vil deres nationale Handelsflaade efter Krigen kun kunne fremtræde i stærkt svækket Tilstand. Forretningerne efter Krigen vil da blive gjort af de Skibsfartslande, der har holdt deres Flaader intakte. Fremtrædende internationale Redere har fornylig henvist til dette Perspektiv. Det vil maaske endnu i Dag forekomme den britiske Handelsflaades konjunkturinteresserede Leverandører uinteressant, men Fremtiden vil belære dem om noget andet. Det er ikke nogen god Forretning for de neutrale Redere at drive Handel med det britiske Admiralitet.

Der ligger heri en slet skjult Trusel fra tysk Side, men om de Fremtidsperspektiver der aabner sig hvis man forlod Neutraliteten og gav fuldstændig efter for de tyske Krav just er fristende, er dog nok et stort Spørgsmaal.

Neutralitet er den eneste Mulighed, og det vil de to stridende Parter forhaabentlig forstaa, selvom Udrykkene som de her citerede ikke tyder derpaa.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Oprettelse af en Frihavn i Memel

Det tyske Reichsgesetzblatt Teil II Nr. 3/1940 indeholder en Bekendtgørelse af 8. Januar om en under 20. Maj f. A. i Berlin mellem Befuldmægtigede for det tyske Rige og Republikken Litauen indgaaet Overenskomst om Oprettelse af en litauisk Frihavnszone i Memel. Ratifikationsdokumenterne til Overenskomsten er blevet udvekslede i Kaunas den 2. November f. A., og Overenskomsten er samtidig dermed traadt i Kraft.

Til Overenskomsten slutter sig en Noteveksling om Til-ladelse for litauiske Arbejdere til at begive sig til Frihavnszonen og tilbage igen til deres Bopæl i Litauen uden særlige Formaliteter.

I Henhold til Overenskomsten bortforpagtes Frihavnszonen for et Tidsrum af 90 Aar til et Selskab »Memeler Hafengesellschaft«, der vil være at oprette.

Reichsministerialblatt Nr. 2 for den 12. Januar indeholder en under 10. Januar udfærdiget Forordning om Fast-sættelse af Omraadet for Frihavnen i Memel. Denne Forordning er traadt i Kraft den 15. Januar.

Det hedder heri:

Auf Grund des § 5 Absatz 2 des Zollgesetzes vom 20. März 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 529) und des Deutsch-Litauischen Freihafenvertrags vom 20. Mai 1939 (Reichsgesetzbl. 1940 II S. 16) wird folgendes verordnet:

§ 1.

(1) Die Zollgrenze zwischen den beiden Freihafenzonen »Nord« und »Süd« einerseits und dem Zollinland andererseits beginnt am Treffpunkt des Süderballastkais mit dem Neuen Kohlenkai und läuft von hier in südöstlicher Richtung bis hart an das von Norden her nach dem Winterhafen führende Eisenbahngleis. Weiter läuft sie an letzterem entlang bis in Höhe der Südwand des Speichers III, dann in Richtung auf diese einen rechten Winkel schlagend und sich unmittelbar an dieser hinziehend bis über das am Speicher III liegende Eisenbahngleis hinaus. Zwischen letzterem und dem nächsten Eisenbahngleis verläuft die Zollgrenze bis in Höhe der Südwand des Schneider'schen Speichers, biegt dann fast rechtwinklig auf den Süderballastkai zu ab und zieht sich auf diesem an der Wasserkante bis zum Kohlenkai hin.

(2) Um die Freihafenzone Süd nimmt die Zollgrenze ihren Anfang auf der Kaimauer des Winterhafens in Höhe der Südwand des sogenannten Sandelis-Schuppens, verläuft rechtwinklig zur Kaimauer bis zum Transformatorhaus, biegt im rechten Winkel nach Süden ab und zieht sich an der Rückseite der bebauten Grundstücke der Holzstrasse entlang. Sodann springt sie auf die Holzstrasse zu, zieht sich an dieser hin bis in Höhe des Südkais, holt im stumpfen Winkel nach Südwesten aus und verläuft in fast westlicher Richtung auf die Eisenbahngleise zu. Vor letzteren biegt sie rechtwinklig nach Süden ab und dann die Eisenbahngleise umfassend nach Westen bis zur Drehscheibe an der Südostecke des Winterhafens. Die Drehscheibe in der Freihafenzone Süd einschliessend, stösst sie auf den Südkai nach dem Südende des Ostkais und läuft auf diesem an der Wasserkante entlang bis in Höhe der Südwand des Sandelis-Schuppens.

§ 2.

Diese Verordnung tritt am 15. Januar 1940 in Kraft.

Krigsrisiko-Præmierne mellem U.S.A. og Sydamerika

De amerikanske Forsikringselskaber har under Hensyn til den Omstændighed, at der ikke finder Krigshandlinger Sted i de panamerikanske Farvande, besluttet at nedsætte deres Krigsrisikopræmier for Skibe, der sejler mellem Havne i de Forenede Stater og sydamerikanske Havne. Præmien bliver her fremtidig 15 Cents pr. 100 Dollars i Stedet for som hidtil 25 Cents. Skibe, der tilhører andre Nationer, skal betale 25 Cents pr. 100 Dollars i Stedet for 37 Cents og krigsførende Landes Skibe 50 Cents i Stedet for 65 Cents.

Usødygtighed ved Rejsens Begyndelse

I Skuld's sidste Cirkulære omtales en Sag, som Foreningen nylig har afsluttet, og hvor vedkommende Skib maatte betale for Skade paa Ladning som Følge af Lækage i Skibssiden, en Lækage, som maatte antages at have været tilstede allerede før Indladningen af omhandlede Ladning. Og da Sagen tilfulde viser, at man ikke kan være forsigtig nok, naar det gælder Udbedring af mulige Skader paa et Skib, før Paabegyndelsen af næste Rejse, redegør Foreningen for Tilfældet.

Vedkommende Skib førte en Ladning Fosfat og Stykgods fra Antwerpen til Sverige. Kort Tid før — under et Anløb af London — havde det tøret mod en Lægter og faaet en Bule i Skibssiden over Vandlinien. Før Indladningen i Antwerpen undersøgte Kaptajnen og Styr-

manden denne Bule med det Resultat, at man imidlertid ingen Lækage kunde opdage. Kaptajnen mente derfor at kunne paabegynde Indladningen uden at foretage nogen Udbedring.

Undervejs kom Skibet ud for haardt Vejr, og ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet viste det sig, at Vandet var trængt ind i Rummet ved nævnte Bule. Modtagerne paastod Skibet ansvarlig for den Lasten paaførte Skade. Kravet forsøgte afvist under Henvisning til Vejrforholdene paa Rejsen. Men Modparten slog sig ikke til Ro hermed, idet man paastod, at Skaden havde været tilstede — og Skibet dermed havde været usødygtigt — allerede ved Indladningen.

Denne Modtagernes Opfattelse af Forholdene var det under Omstændighederne vanskeligt at komme udenom. Sagen blev dog forelagt Foreningens Advokater til Udtalelse. Resultatet blev imidlertid, at ogsaa disse mente at maatte indrømme, at den af Kaptajnen og Styrmanden foretagne Undersøgelse ikke kunde antages at opfylde Sølovens Krav om Undersøgelse. Man maatte ikke have indskrænket sig til bare at »se paa« Bulen. Man skulde ogsaa ved Brug af Slange have forvisslet sig om, at der ikke eksisterede nogen Lækage. Paa Grund af denne Mangel paa Undersøgelse maatte Sagen forliges.

Med Udgangspunkt i denne og en lang Række lignende Sager kan Foreningen ikke nok anbefale Skibenes Officerer at være paa Vagt til enhver Tid og effektivt undersøge og udbedre enhver mulig Mangel eller Skade, det være sig paa Skrog, Maskine eller andre Dele af Skibet, inden man paabegynder en Rejse.

Stevedoring i Riga

Stevedorevirksomheden i Rigas Havn er blevet monopoliseret ved en den 23. Decbr. f. A. mellem Rigas Havnekaptajn og A/S »Stauvers« afsluttet Overenskomst, der er blevet godkendt af det lettiske Handels- og Industriministerium, offentliggjort i »Valdibas Vestnesis« (Letlands Statstidende) Nr. 295 for 30. s. M. og traadt i Kraft samtidig med Offentliggørelsen.

I Overenskomsten giver Havnekaptajnen A/S »Stauvers« Eneret til at foretage alt Lade- og Lossarbejde i hele Rigas Havn, hvorsomhelst Skibe lægger til, med en Betaling, som Skibskaptajnerne, Rederne og Agenterne maa erlægge i Overensstemmelse med en i Overenskomstens Paragraf 11 fastsat Afgiftstarif, delt i 3 Afsnit, der specificerer Afgifterne for de forskellige Vare-Enheder (Tons, Standard, Tylt, Styk, Kubikfod etc.) eftersom disse lades fra Pram, Kajside eller Vandet og de Lønninger, der skal betales for Overarbejde eller særlige Arbejder.

Skibskaptajnerne, Rederne og Agenterne har Ret til ikke at benytte sig af Selskabets Assistance, saafremt Arbejdet kan udføres med det paagældende Skibs Besætning.

Selskabet er paa sin Side forpligtet til at gennemføre Lade- og Lossarbejder i den kortest mulige Tid med egen Arbejdskraft og egne Midler og i Overensstemmelse med Overenskomstens Bestemmelser og Havnekaptajnens eller hans Embedsmænds Forordninger og Anordninger. Nugældende og senere udstedte Love, Bestemmelser, Instruktioner og Forordninger, der vedrører Overenskomsten, ligesom de af Handels- og Industrikammeret godkendte Vedtægter for Rigas Havn er forbindende for Selskabet, medmindre de strider mod Overenskomstens Bestemmelser.

Selskabet er ansvarligt for en ordentlig og fagmæssig Gennemførelse af Lade- og Lossarbejderne og er ligeledes ansvarlig for enhver Skade, der ved disse Arbejder tilføjes Trediemand. Opnaaes der ikke Enighed m. H. t. Skadeserstatningen, fastsættes denne efter Ansøgning af Havnekaptajnen, hvis Afgørelse er bindende saavel for Selskabet som for Trediemand.

Selskabet gennemfører Lade- og Lossarbejder udelukkende ved Hjælp af Medlemmer af »Transportarbejderforeningen i lettiske Havne« og i Overensstemmelse med den Kontrakt, der er afsluttet mellem denne Forening og Rigas Købmandsforening og indført i Ministeriet for Offentlige Arbejders Register over Kollektivarbejdskontrakter samt i Overensstemmelse med alle fremtidige Tilføjelser til og Ændringer i nævnte Kontrakt. Berører disse Ændringer ogsaa Lønsatserne, forhøjes eller nedsættes proportionelt hermed de i Overenskomstens Paragraf 11 fastsatte Godtgørelser.

Stridigheder, der maatte opstaa mellem Selskabet og Skibskaptajnerne, Rederne og Agenterne vedrørende Anvendelsen og Fortolkningen af Overenskomstens Bestemmelser, bilægges af Havnekaptajnen.

Overenskomsten udløber den 31. December 1942 og forlænges automatisk for eet Aar ad Gangen, medmindre den opsiges af en af Parterne 6 Maaneder før en Udløbs-termin.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

I den forløbne Uge har Fragtmarkedet været meget aktivt, og specielt har de neutrals trades været meget faste.

Der søges stadig neutral Tonnage paa de af den engelske og franske Regering kontrollerede Markeder, og der blev blandt andet fragtet neutral Tonnage fra River Plate til U.K. til 130/-, hvilket er en væsentlig Stigning.

Fra River Plate til Antwerpen eller Rotterdam er Raterne ligeledes steget betydeligt, og der betales for neutral Tonnage \$28.—, hvilket kan gentages for Februar/Marts.

Der er stadig god Efterspørgsel fra Northern Range og Golfen og for Kul fra Hampton Roads til Göteborg/Malmø kan nu antagelig opnaas omkring \$18.— med fri Losning for prompt Tonnage. — Endvidere er der nu fragtet dansk Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Danmark, og saavidt vi forstaa ligger Raten omkring \$16.—. For Scrap fra U.S. Atlantic til Japan indikeres nu \$14.50 f.i.o. Basis 4 Havne, og for generals New York/1 Japan noteres \$14.— f.i.o. For Netcharter til U.K. eller Nordfrankrig er der fra Golfen betalt omkring 36 cent pr. Balefod.

For Sukker fra Vestindien til Europa søges der stadig Tonnage til uforandrede Rater, der imidlertid antagelig maa forøges for at dække Behovet.

Pacifickystmarkederne har været overvejende uændrede i den forløbne Uge. Der kan stadig slutes Scrap til Japan til omkring \$11.50/12.— og Hvede fra Portland/Shanghai indikerer \$12.— per 2000 lbs., hvilket dog er en Stigning, idet der sidst sluttedes Tonnage til \$11.—. Lumber Raterne til Østen/Australien og Sydafrika er uforandrede, ligesom Raten for Intercoastal Lumber for Marts/April stadig ligger omkring \$18.50.

Fra Østen hjemgaaende er der stadig mange Ordrer, men Rederne viser som tidligere omtalt gen-

nemgaaende kun ringe Interesse for Ladninger til Europa og større Ædringer i Raterne har ikke kunnet noteres.

Fra 3 Pladser Philippinerne søges der April Tonnage til Barcelona/Cadiz range, og der indikeres 115/- per 70 Balefod herfor. Endvidere kan der stadig slutes Erts og Sukker til Northern Range og Golfen til uændrede Rater. Fra Saigon til Cuba er der fragtet Tonnage for Februar/Marts Lastning til \$14.—, og yderligere Tonnage kan placeres for Kongsichang Lastning. Kongsichang/Genoa indikerer nu 85/-.

De indiske Markeder er faste, og der er fortsat Efterspørgsel efter Tonnage for Kul til Shanghai, ligesom der findes adskillige Ordrer til Europa. — Endvidere søges der Tonnage fra Rangoon og Kongsichang til Vancouver Marts/April, og der indikeres her \$14.—.

Australien søger stadig Tonnage til Shanghai og indikerer nu 62/6d. for Marts/April Lastning, og til Halifax kan der opnaas omkring 70/-, hvilket dog ikke synes at tiltrække Rederne.

De europæiske Markeder er ikke undergaaet større Ædringer. Kulmarkedet fra England til Danmark synes at kunne tage al den Tonnage, der kan skaffes, og for udenlandsk neutral Tonnage skal der være betalt betydeligt over de af Fragtnævnet fastsatte Rater.

Der er stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage paa Timechartermarkedet. For transatlantiske Rundture kan opnaas omkring \$6.-/7.- for Baade paa 4/5000 tons d.w., og for trip across med Levering USNH. Tilbagelevering denne Side indikeres omkring \$8.— for 6000 Tons Damper. For Transpacific Rundtur bydes der omkring \$5.50 for større Dieseltonnage. I Westindia Farten er Tonnageefterspørgslen i Øjeblikket begrænset, og der opnaas næppe over \$3.25 for 3000 Tonnere.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Det svenske Fragtindex

Det svenske Fragtindex viser for Januar en Stigning paa ca. 12 pCt. i Forhold til December og er hermed paa et Niveau, der ligger næsten 5 Gange over August 1939. Den største Stigning i den forløbne Maaned gælder Kulene (ca. 25 pCt.) og Træmasse (11 pCt.), medens Korn- og Træfragterne kun steg henholdsvis 5 og 4 pCt.

Størst Stigning siden August 1939 viser Træmassefragterne, som er omkring syv Gange saa høje som da, og lavest er Kornfragterne, der dog er næsten 3 Gange Augustniveauet. Med Aaret 1935 ansat til 100 er Indextallene for December og Januar henholdsvis 531 og 594, og med August 1939 ansat til 100 er disse Tal 425 og 475.

Søforhør angaaende »Vidar«s Forlis

I Sø- og Handelsretten har der under Ledelse af Retsformand Hvidt været afholdt et Retsmøde, hvor de 8 Mand fra D.F.D.S.s Damper »Vidar« afgav Forklaring. Fra 2. Styrmand Berg blev der afgivet en Rapport. »Vidar« var paa Rejse fra Grimsby til Esbjerg med Kul og Stykgods, og fra Farvandet ud for Newcastle fulgte »Vidar« med D.F.D.S.s Damper »Roar«. Rapporten hævder, at der observeredes 3 Eksplosioner, den første ved 20-Tiden, den anden umiddelbart efter, medens Styrmand Berg var gaaet ned for at se, hvor stor Skade, der var sket. Man forsøgte at sætte først den ene Redningsbaad, derefter den anden paa Vandet, men de kæntrede begge. I den ene var der gaaet 15 Mand af Besætningen. Skibet flød endnu, men ud paa Natten var Styrmanden klar over, at det ikke fortsat kunde holde sig flydende. Han opfordrede derfor Resten af Mandskabet til at samle sig paa den tredje Flaade, da de to andre var beskadigede. Nogle mente, at Skibet endnu kunde holde sig flydende, men ved 3-Tiden rev en voldsom Sø Flaaden med 8 Mand over Bord, og kort efter gik Skibet ned. Noget senere blev de reddede taget op af »Roar«. Styrmanden mener ikke, at Eksplosionen kan skyldes Miner.

Livligere lysk Mineudlægning

Det hedder i forskellige Kredse i Berlin, at Tysklands Forberedelser til en mere intensiv Krigsførelse i den sidste Tid er foregaaet med feberagtig Energi. Frem for alt mener man, at Mineudlægningsvirksomheden vil blive foretaget i langt større Maalestok end hidtil. Tyskerne er jo selv klar over, at Udlægning af Miner uden at gøre Minefelterne kendte er stridende mod Folkeretten, men da Tyskerne hævder, at Mineudlægningen sker som Modvægt mod Englands Blokade, som Tyskerne mener er folkeretsstridig, har man ingen Skrupler i Spørgsmaalet om at gaa til en fortsat Mineudlægning. Ganske vist rammer ogsaa disse Miner uskyldige, neutrals Skibe, som henter Last til deres Hjemlande, men fremholder man dette i Berlin, faar man blot det Svar, at saa kan de neutrals jo holde deres Skibe borte fra Farvande om den engelske Kyst. Enkelte tror, at Tyskerne i Krigens første fem Maaneder blot har foretaget Forsøg med Hensyn til Afspærringen af England.

Ny Overenskomst for svenske Søfolk

Der er nu truffet en foreløbig Overenskomst om nye Aftaler for Sømandsforbundet, Stewardforeningen og Maskinmesterforbundet. De seneste Dages Forhandlinger er resulteret i et Mæglingforslag, som enstemmigt anbefales af begge Parter.

Det endelige Svar skal være afgivet senest den 19. Februar. Aftalen berører 15—20,000 Mand.

Norske Skibe gaaet ned

Yderligere 3 norske Skibe er gaaet ned: »Segovia«, 2100 Tons, tilhørende Middelhavslinien i Oslo, opgives savnet undervejs fra Portugal til Oslo. Den er sidst rapporteret fra den biscayiske Bugt 20. Januar. Besætningen er paa 22 Mand, desuden er der en Passager om Bord.

Bergensdamperen »Jernfjeld«, 2200 Tons, er grundstødt ved den engelske Kyst. Besætningen er reddet.

Først efter flere Dages Forløb offentliggjordes i Norge

Tabet af Oslodamperen »Tempo«, 629 Tons, der blev sænket af lyske Flyvere, og af hvis Besætning paa 14 Mand 9 er reddede. Paa Grund af de usikre Oplysninger om, hvem de Omkomne var, blev Meddelelsen tilbageholdt.

Ekspllosion paa hollandsk Motortankskib

Det hollandske Petroleumsselskab »La Corona«, et Datterselskab af Shell, meddeler, at der forleden har fundet en Ekspllosion Sted ombord paa dets Motortankskib »Corona«. Skibet, der var paa Vej til Rotterdam, befandt sig udfor den engelske Kyst, da Ekspllosionen fandt Sted. Ekspllosionen anrettede ifølge Kaptajnens Beretning stor Skade, men Skibet kunde dog fortsætte sin Rejse. Ingen af Besætningen kom til Skade.

Svensk Damper savnes

Rederiaktieselskabet Svenska Lloyd meddeler, at det alvorligt befrygtes, at dets Damper »Andalusia« er gaaet ned med hele Besætningen. Damperen, som d. 17. forlod Bordeaux paa Rejse til Göteborg, stod i traadløs Forbindelse med Göteborg Radiostation d. 21. Januar, men siden har man intet hørt til den. Den havde en Besætning paa 21 Mand.

Nødstedt Damper

Et Telegram fra den britiske Fragtdamper »Sea Rambler« om, at Damperen var læk, er blevet opfanget af Kystbevogtningen. Skibet, der opgav sin Position som ca. 600 Sømil udfor St. John, anmodede alle de nærmeste Skibe om at være rede til at hjælpe, hvis det skulde være nødvendigt.

Første kvindelige Radiotelegrafist

Verdens eneste kvindelige Radiotelegrafist er en ung dansk Pige, Frk. Alice Riis, der i disse Dage har faaet Hyre paa et dansk Skib. Hun er af Sømandsslægt og har en Aarrække sejlet som Stewardess. Det kneb for hende at faa Hyre som Radiotelegrafist, men den herskende Mangel paa uddannet Personale hjalp hende.

Udsætning til svensk Fartøj

En Flyver observerede Fredag i Kattegat et nødstedt svensk Skib, der havde sat Signaler op om, at det manglede Proviant og Vand. Ledelsen af Statens Isbrydnings- og Ismeldingsjeneste gav derfor Isbryderen »Storebjørn«, som befandt sig paa Vej nordefter i Kattegat, Ordre til at gaa til den af Flyveren opgivne Position, hvorefter »Storebjørn« afleverede den ønskede Proviant.

Paa sin videre Fart nordefter gennem Isen frigjorde den samtidig flere svenske Dampere, som sad fast.

Kaptajn G. Mikkelsen 70 Aar

Den 15. Februar fylder en af Søfartens Veteraner, Kaptajn G. Mikkelsen, Onsgaardsvej 2, Hellerup, 70 Aar.

Kaptajn Mikkelsen har gennem sit virksomme Liv indenfor maritime Kredse vundet sig mange Venner baade herhjemme og i Udlandet, og han varetager stadig forskellige Tillidsposter i Tilknytning til dansk Søfart.

Som værnepligtig Styrmand deltog han i Krydseren »Ingolf«s Togt paa videnskabelig Ekspedition til de arktiske Farvande og er en af de faa Danske, der har besøgt den fjerne Ishavso, Jan Mayen.

Efter i 20 Aar at have ført Dampskibe, trak Kaptajn Mikkelsen sig i 1923 tilbage fra Søen som Fører i D.F.D.S. for at overtage Stillingen som Sekretær i Dansk Dampskibsrederiforening, hvilken Stilling han beklædte til Udgangen af 1936.

Et Bevis paa den Agtelse, den gamle Skibsfører nyder indenfor sin Stand, finder man bedst i den Række af Tillidshverv, han i Aarenes Løb har varetaget, og hvoraf skal nævnes: Medlem af Kommissionen til Redningsvæsenets Omordning, Medlem af Marineministeriets Udvalg vedrørende danske Farvandes Afmærkning, Suppleant og Raadgiver for Arbejdsgivernes Delegation ved de internationale maritime Konferencer i Genève, Kontrolloffer i den internationale Komité for Non-Intervention i den spanske Borgerkrig m. m.

Kaptajn Mikkelsen, der er Ridder af Dannebrog, sidder i Bestyrelsen for Københavns Skipperforening og er endvidere Medlem af Sø- og Handelsretten i København.

Fra »Dansk Søfartstidende« skal der lyde en særlig Hilsen og Tak til Kaptajn Mikkelsen, hvem vi altid med Glæde mindes og takker for hans Hjælpsomhed og det udmærkede Samarbejde, vi havde med ham i de Aar, han havde sit daglige Arbejde i Rederiforeningen. Og sammen med Takken et Ønske om endnu mange Aar, hvori den stoute Kaptajn kan nyde sit velfortjente Otium.

Engros-Priserne

Det danske Engros-Prisral for Januar viser, at Engros-Priserne her i Landet i Januar har taget et nyt Spring opad, større end nogen anden Maaned siden September; og den for danske Interesser ugunstige Udvikling er blevet

skærpet i Januar, idet Importvarerne er steget meget stærkt i Pris, Eksportvarerne kun ganske lidt.

Det samlede Engrospristal er for Januar beregnet til 154 mod 143 i December. Maanedene har saaledes bragt en Sligning paa 11 Points eller ca. 8 pCt., medens Tallet i December steg 5 Points, i November 6, i Oktober 5 og i September 16 Points — fra 111 til 127 — eller 14—15 Points. Det er som bekendt Priserne i 1935, der danner Grundlaget for Beregningen.

Ser man paa de enkelte Varegrupper, finder man paa ny langt den stærkeste Stigning for Brændsel og Brændselsolier. Januar har her bragt en Opgang fra 200 til 259 eller med ca. 30 pCt., medens de foregaaende Maaneder havde bragt en roligere Udvikling, efter at Indekstallet i September var sprunget op fra 115 til 166. Iøvrigt har Januar bragt en Prisopgang paa 18 Points for Bygningsmaterialer (123—141), 11 for Jern og Metaller (154—165), 9 for Tekstil og Konfektion (133—142), 4 for Huder, Læder og Skotøj (136—140), 4 for kemisk-tekniske Varer (136—140), 6 for animalske Levnedsmidler (132—138), 3 for vegetabiliske (130—133) og 1 for Gødningsstoffer (119—120).

Rutebaad England-Irland eksploderet

Det meddeles, at den i Dublin hjemmehørende Passager- og Lastdamper »Munster«, 4305 Tons, er sunket. Alle Passagerer og hele Besætningen, ca. 200 Personer ialt, er reddet.

De fleste af dem er bragt i Land af en Trampdamper. En Snes af dem blev i Hast bragt til Hospitalet med mindre Kvæstelser, men kun en blev indlagt.

Et Medlem af Besætningen har fortalt, at der fandt en Ekspllosion Sted om Morgenen. Man saa et blaat Blink og en frygtelig Ekspllosion.

Et andet Skib, 8 Sømil borte, saa Nødblussene og skyndte sig til Hjælp. Det tog mange om Bord. Skønt der var Kvinder og Børn blandt Passagererne opførte alle sig fuldkommen rolige. Skibet sank i Løbet af 1½ Time. En af Redningsbaadene blev fyldt med Vand, men alle, der faldt i Vandet, blev reddet.

»Munster«, der anvendtes ved Overfarten over den irske Sø fra England til Irland, blev søsat i 1917 og kunde rumme 425 Passagerer.

Belgiens Handelsflaade skal forøges

Det øverste Raad for Handelsflaaden har holdt Møde under Forsæde af Trafikministeren. Det fremhævede Nødvendigheden af, at Genopbygningsprogrammet blev energisk fortsat, og at der blev købt flere Skibe. Det blev absolut nødvendigt at føre en saadan Politik, at Belgiens Handelsflaade til sidst kan komme op paa en saadan Styrke, at den svarer til Belgiens Behov.

»Armanistan« torpederet

Kaptajnen og Mandskabet, ialt 51 Mand, fra den britiske Handelsdamper »Armanistan« er blevet landsat i Las Palmas af det spanske Motorskib »Montebaril«. »Armanistan« blev torpederet uden Varsel af en Undervandsbaad 30 miles ud for Lissabon den 3. Februar. Hele Mandskabet blev reddet. Tre af dem, der var saaret, blev indlagt paa Hospitalet. Kaptajnen paa »Armanistan« udtaler sig yderst rosende om Kaptajnens og »Montebaril«s Besætnings Venlighed.

»Virgo«s Besætning i god Behold i Sverige

Damperen »Virgo«s Besætning er ankommet i god Behold til Sverige. Af den Rapport, som »Virgo«s Kaptajn har aflagt, fremgaar det, at Skibet, da det blev udsat for Bombardement af russiske Flyvemaskiner, laa stille



S.O.S.-Vesten

er klar paa 8 Sekunder og en Garanti for, at man holdes oppe. Man arbejder og sover med den paa.

Pris Kr. 34.00

Henvendelse:

D. DUCKERT,
Gothersgade 31, Mezz.
Telefon Central 5825

i Isen ved Finnön i Ålands Skærgaard. En Mand af Besætningen, som sammen med 4 andre befandt sig ombord, men som i Modstrømning til disse ikke havde kunnet komme i Beskyttelse paa Øen, blev beskudt med Maskingeværer. Fartøjet kunde trods stor Skade fortsætte sin Rejse og var Tirsdag Morgen naaet Järsö ved Lumparland paa Föglöfjärden, hvor det sank paa Grund af den Skade, som det havde faaet ved Bombardementet.

Mekanisk virkende Radio-Nødsender

I den senere Tid har man hørt, at overlevende fra torpederede eller minesprængte Skibe har opholdt sig op til flere Dage paa Redningsflaader, uden at forbigående Skibe opdagede dem.

Nu har Firmaet Wilhelm Johnsen A/S konstrueret en lille Radio-Nødsender til Brug saavel i Redningsbaade som paa Flaader.

Nødsenderen er enkel i sin Konstruktion og kan betjenes af enhver, idet den altid er parat til at sættes i Funktion ved et enkelt Tryk paa en Stang og er derefter mekanisk virkende udsendende S.O.S. Signalet.

Ved Flaader gør det særlige Forhold sig naturligvis gældende, at man ikke paa Forhaand ved, hvilken Side der vil komme overst, og der er derfor anbragt to Antenner paa Flaader, en paa hver Side, og Antennerne er nemme at rejse.

Nødsenderen er fast afstemt paa Nødbølge-Frekvensen 500 Khz (600 m) og kan ud i eet Træk arbejde i ca. 10 Timer, ved Afbrudelser selvfølgelig over et længere Tidsrum. Paa Antennen kan ogsaa hejses Nødflag. Saavel Sender som Batteri er vandtæt indesluttet og af stærk Konstruktion.

Ved Anbringelse af en saadan Sender er der Mulighed for, at enten en Landstation eller et Skib vil opfange Nødsignalet og foranstalte Hjælp tilsendt.

Fransk Damper minesprængt

Den franske Damper »Marie Dawn«, som var paa 8956 Tons, er sunket efter at være løbet paa en Mine i Nord-søen. Mandskabet, der var paa 29 Mand, hovedsagelig Singalesere, blev optaget af en hollandsk Damper, som senere overførte dem til et britisk Skib. En af Søfolkene døde, medens han befandt sig i det hollandske Skib. Da de reddede Søfolk blev sat i Land i en engelsk Østkysthavn, maatte en af dem bringes til Hospitalet. En af Søfolkene erklærede, at en tysk Flyvemaskine kredsede over Skibet, før det løb paa Minen, men fløj bort igen uden at angribe.

Ulykke paa Svitzers »Valkyrien«

Paa Svitzers Bjergningsentreprises Damper »Valkyrien« er der under Arbejde ved den portugisiske Kyst sket en Ulykke, hvorved tre Mand har mistet Livet. »Valkyrien« var beskæftiget med Bjergning af en Damper, og under dette Arbejde ramte den svære Slæbewire fire Mand af Besætningen, som opholdt sig paa Agterdækket.

Ved Ulykken dræbtes Bjergningsdamperens 2. Styrmand, P. Nielsen, og to portugisiske Matroser paa Stedet. Hovmester M. J. P. Hansen blev ogsaa ramt og saaret, men i lettere Grad, og er i Bedring. Han blev behandlet af en Læge, som tilkaldtes fra et andet Skib. »Valkyrien«, der føres af Kaptajn R. S. Hansen, fortsætter Bjergningsarbejdet.

Den omkomne 2. Styrmand, P. Nielsen, der var fra Aarhus, var gift med en dansk Dame, og Familien var nu bosiddende i Lissabon.

Norsk Damper sunket

Ifølge indløbet Telegram er Damperen »Fingal I«, 650 Tons, tilhørende Leif Skogland, Haugesund, sunket efter Eksplosion i et Lastrum, da Skibet befandt sig i Nærheden af den engelske Kyst. Mandskabet, der bestod af 11 Mand, er i god Behold bragt ind til Hebriderne. Skibet var undervejs fra Norge til Dublin med Marmorgrus.

Tysk Erklæring om Sænkninger

Tyske Flyvere, der den 29. og 30. Januar deltog i Angreb paa England, har skildret deres Kampe med bevæbnede britiske Handelsskibe. Det hedder i denne Beretning: De største Tab blev tilføjet den britiske Skibsfart i Theimsen- og i Humber-Mundingen. Alene her blev 5 Skibe Ofre for de tyske Luftangreb. Tre andre blev sænket udenfor Orkney-Øerne. Den første Dag lykkedes det kun i faa Tilfælde Modstanderen at forstyrre de tyske Englands-Eskadrillers Planer ved i Nærheden af Kysten

at indsætte Jagermaskiner. Den anden Dag var det anderledes. Skønt Englænderne paa Grund af det ugunstige Vejr ikke syntes at have regnet med en Fortsættelse af Angrebene, gennemførte de paa vigtige Punkter en omfattende Bevogningstjeneste med Jagermaskiner, som vare Maskiner kom i Berøring med. En yderligere Omstændighed, der gjorde Angrebet vanskeligere, bestod i, at de bevæbnede Handelsskibes Modværge i nogle Tilfælde var meget kraftig. Saaledes kom Eskadrilleførereren ved Bombardkastningen ind i en Hagl af Granater, der standede den ene Motor. Andre ramte Vingerne. Dog er det et godt Bevis for Mandskabets Dygtighed og Maskinens Konstruktion, at det lykkedes den at naa den tyske Kyst.

Overfor Tabet af en Flyvemaskine i Løbet af 48 Timer staar Sænkningen af ca. 18 Skibe.

Skibsfarten paa Schelde genoptaget

Som Følge af Tovejret er Drivisen paa Schelde-Floden forsvundet, og Skibsfarten har kunnet genoptages. Talrige Skibe, der under den sidste Kuldebølge blev liggende i Havnene, er stukket i Søen.

Beskydningen af »Tempo«

I Anledning af en i Stockholm-Bladet »Dagens Nyheter« fremkommet Meddelelse om, at tyske Flyvemaskiner skulde have beskudt den Redningsbaad, i hvilken Besætningen fra den sænkede norske Damper »Tempo« søgte at bringe sig i Sikkerhed, fastslaar man fra kompetent tysk Side paa det bestemteste, at denne Meddelelse savner ethvert Grundlag. De tyske Luftstridskræfter befinder sig kun i Kamp mod det fjendtlige Luftvaaben, mod fjendtlige Krigsskibe, Forpostbaade, Kystbevogtningsfartøjer og bevæbnede Fragtskibe og Skibe, der sejler i Konvoj, og som maa sidestilles med Krigsskibe, og denne Kamp fører de tyske Flyvere energisk og resultatrigt. Er Fjenden imidlertid blevet fældet, yder de tyske Flyvere ham enhver Hjælp til Redning.

Hvad skulde da faa dem til at angribe en værgeløs skibbruden Besætning fra et norsk Skib? Ingen tysk Flyver, overhovedet ingen tysk Soldat, vilde være rede til at begaa en saa vanvittig Handling, end ikke om Modstandernes fejle Optræden gav ham en moralsk Ret hertil. »Dagens Nyheter«s Meddelelse adskiller sig i ingen Henseende fra den engelske Presses Rædselshistorier, hedder det til Slut i den tyske Meddelelse, som man allsaa kan vurdere, som man nu synes efter foreliggende Kendsgerninger.

Fyrskibenes Beskyttelse

Marineminister Churchill har i Underhuset oplyst, at der vil blive truffet særlige Forholdsregler til at beskytte Fyrskibene. Hvor det er muligt vil man i Stedet for Fyrskibe udlægge Fyrflaader paa de udsatte Steder.

Churchill tilføjede, at man aldrig hidtil har ladet Fyrskibene særligt beskytte, da det altid har været en Regel for civiliserede Nationer ikke at betragte Fyrskibe som Krigsformaal og derfor ikke at angribe dem. Følgelig har Fyrvæsenet aldrig indgivet Beretninger til Marineministeriet om Fjendens Bevægelser, og det var en Omstændighed, som Marineministeren mente burde fremhæves.

Arresteret Tyskere paa portugisisk Damper

Den franske Marinekontrolltjeneste har ombord paa Postdamperen »Carvalho Arraulo«, der var paa Vej fra Madeira til Lissabon, arresteret nogle Tyskere i Værnepligtsalder.

80 Aar

Mandag fyldte fhv. Havnefoged i Sydhavnen H. S. C. Outzen 80 Aar. Havnefoged Outzen kom til Søs 1874 i Marinefregatten »Sjælland« og sejlede senere med Fregatten »Jylland«, indtil han tog ud med de store Sejlskibe paa Kystfart paa Australien. I 1887 tog han sin Navigationseksamen med Præmie fra Boge Navigations-skole og traadte Aaret efter ind i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Tjeneste, hvor hans sidste Post var som 1. Styrmand i Hjuldamperen »Øresund«.

I 1899 ansattes han som Havneassistent i Københavns Havn, var en Tid fungerende Brofoged ved Langebro og Knippelsbro, indtil han udnævntes til Havnefoged i den da oprettede Sydhavn.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVERTORS 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 & 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

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøild"
Amaliegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

REDERI, OG HANDELSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

HERSKIND & WULFF

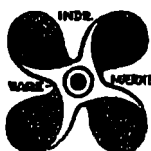
AMALIEGADE 41 • TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & 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.



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: **ROTTERDAM** Telefons: 24880 (8 Lines)
Vinkco

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



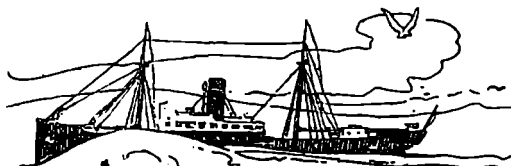
AKTIESELSKABET

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.
 A/S Christiansholms Fabriker
 C. Clausen, Haderslev.
 D/S »Concordia«, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Draco«.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Bugsererselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 D/S »Heimdal«.
 D/S »Hetland«.
 Rederi A/S »Isafold«.
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautica«.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 D/S »Orient«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phønix«, Esbjerg.
 Poseidon Shipping Comp. A/S.
 D/S »Progress«.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Solnæs«.
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskab.
 D/S »Svendborg«.
 Oluf Svendsen.
 Hans Svenningsen.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.
 Svitzers Bugserafdeling.
 D/S »Torm«.
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,
 Odense.
 D/S »Trio«.
 D/S »Vendila«.
 D/S »Vesterhavet«.
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.
 D/S »Viking«.
 D/S »Øresund«.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 8

TORS DAG 22. FEBRUAR 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTENS KAAR I ØJEBLIKKET

Situationen for den danske som for hele den neutrale Skibsfart tegner sig i Øjeblikket saa usikker og saa mørk som overhovedet tænkelig. Man spørger uvilkaarlig sig selv, om det er Tysklands Hensigt helt at ville ødelægge den neutrale Skibsfart under det blodige Opgør med England.

De forskellige Lande, især Holland og Norge har protesteret i Berlin, og der siges nu ogsaa, at der fra dansk Side er protesteret i Anledning af Sænkningen af »Chastine Mærsk«, en Begivenhed, der omtales andet Steds i Bladet.

Den norske Regering har bl. a. protesteret i Anledning af Dampskibene »Songa«s og »Enid«s Sænkning. Om det sidstnævnte Skib hedder det, at det »blev sænket af en tysk Undervandsbaad ud for Shetlands Nordkyst den 17. Januar uden Varsel eller Undersøgelse, medens det søgte efter Overlevende fra et sænket engelsk Fartøj. Legationen protesterede mod denne folkeretsstridige Handling og mod, at Skibet blev beskudt, medens Redningsbaadene med Besætningen om Bord befandt sig i Skudlinjen. Samtidig har Legationen taget Forbehold med Hensyn til den Skade, som er paaført Skib, Last og Besætning, og har anmodet om Forklaring fra vedkommende Ubaadschef.

Samtidig har norske Sømænd paa et Fællesmøde protesteret mod »den Behandling, som værgeløse neutrale Søfolk er Genstand for«. I en Udtalelse fra Fællesmødet hedder det: »Efter de Oplysninger, vi nu ligger inde med, vil vi paa det harmfuldeste protestere mod den Form for Søkrig, der nu føres, og som synes at have til første Maal at terrorisere neutrale Skibes Besætninger. Vi vil ogsaa udtale vor Skuffelse over den Magtesløshed, som raader, naar det gælder om at kræve Folkeretten respekteret. De neutrale Søfartsnationer synes ikke at kende noget Middel til at kræve Massakrerne paa Søfolk standset.« Fællesmødet nævner derefter de samme Eksempler, som er omtalt i Regeringens Protest, og siger videre: »Det lader sig maaske gøre at udrydde de norske Søfolk, men det lader sig ikke gøre at skræmme dem i Land.«

Det skal i denne Forbindelse nævnes at ogsaa Hollænderne er meget opbragt over de sidste Sænkninger.

Torpederingen af den hollandske Damper »Burgerdijk« kommenteres kraftigt i den hollandske Presse. Saaledes skriver »Telegraaf«:

— »Vi er overbevist om, at den tyske Undervandsbaadskommandants kyniske Handling vil fremkalde en Bølge af Harme i vort Land. Hvis Tyskland ønsker paa kortest mulig Tid at forspilde vor Sympati, kunde man næppe have fundet et mere effektivt Middel dertil.

Det ser ud til, at Tyskland har opgivet den sidste Rest af Reglerne for Søkrigsførelse, der endnu bød de Neutrale nogen Beskyttelse. Ifølge Tyskernes nyeste Opfattelse er neutrale Skibe, der sejler i Nærheden af fjendtligt Territorium, mistænkelige og kan opbringes, hvilket efter tysk Praksis betyder et Fribrev for Ødelæggelse«.

Hidtil har den danske Offentlighed kun hørt lidt om Regeringens Initiativ. Fornylig blev Sagen som nævnt rejst i Folketinget af den konservative Gruppe-

formand, Hr. Hasle, idet han spurgte, hvilken Opfattelse, Regeringen har med Hensyn til Aarsagerne til de danske Skibsforlis. Han tilføjede, at saafremt det er en krigsførende Magt, der sænker Skibene, er det Regeringens Pligt at protestere overfor den paagældende, at der ikke kan være noget fornuftigt forbundet med at hindre Kultilførsler til Danmark. Det var en yderst betimelig og rolig Forespørgsel, og i Befolkningens Interesse burde Regeringen have givet et positivt Svar. Men Udenrigsministeren lod ikke høre fra sig. I Stedet svarede Landbrugsministeren, at det sikkert var vanskeligt at afgøre Aarsagerne til Skibsforlisene, om de skyldtes Bomber fra oven eller Angreb fra neden eller Drivminer, men kunde der paavises Tilfælde af Torpedering, vilde der ske Henvendelse til det paagældende Lands Regering.

Er det nu ogsaa tilstrækkeligt? Forsvinder ikke i den Verden af Uro og Neutralitetsbrud som vi i Øjeblikket lever i enhver Respekt for de neutrale Interesser, hvis vi stiltiende bøjer os og fører den svage Strudsepolitik. Det er dog Menneskeliv, det stadig gælder, det er det danske Samfunds livsvigtigste Interesser, der staar paa Spil.

Skal dansk Skibsfart lammes fuldstændig eller hvad er Hensigten? I Øjeblikket ser det ud som om vi driver om uden Ror, vi skal blot »ligge lavt« som Udenrigsministeren ynder at sige. Men kan vi ikke ligge saa lavt, at vi tilsidst simpelthen udslettes? Er der ikke en Mulighed for en samlet neutral Protest mod denne Krigsførelse, mod denne Krig der synes i første Række at være rettet mod de neutrale, der kun nærer det ene Ønske at holde sig udenfor? Og som vel at mærke har faaet de krigsførendes bestemte Løfte om at man vil respektere deres livsvigtige Interesser.

NYE ULYKKESBUDSKABER

Den danske Handelsflaade er paany blevet ramt af en Række Ulykker, nye Sænkninger af vore Skibe, nye Tab af Menneskeliv har været Følgen. Ikke mindre end 3 danske Skibe »Martin Goldschmidt«, »Rhone« og »Sleipner« meldtes paa samme Dag forlist — og 24 Mennesker formodes omkomne — sænket af tyske Undervandsbaade, og dertil kom Sænkningen af et fjerde Skib »Chastine Mærsk«, maaske den mest flagrante og oprørende af alle Sænkningerne; den krævede heldigvis ikke Menneskeliv, men er derfor ikke mindre folkeretsstridig.

Vi bringer Meddelelsen om de enkelte Ulykker i Rækkefølge.

»MARTIN GOLDSCHMIDT«

Dampskibsselskabet Progress' Damper »Martin Goldschmidt« er blevet sænket Nordøst for Skotland, 5 Mand blev reddet, mens følgende Medlemmer af Skibets Besætning er omkommet:

Kaptajn *J. Hansen*, Toftevej, Marstal.

1. Styrmand *J. H. Holm*, Aarøundvej 53, Haderslev.

2. Styrmand *H. L. Hermannsen*, Marstal.

1. Mester *E. Vest*, Falstersvej 2, København.

2. Mester *F. W. Herschel*, Ramsherred 27 B, Aabenraa.

Hovmester *Chr. H. Madsen*, Mjøsenggade 10, København.

Messedreng *Albert Didrichsen*, Østergade, Rødning.

Matros *O. Kr. Gormsen*, Skrillinge pr. Middelfart.

Matros *W. L. A. Jørgensen*, Nørreallé 43, Thisted.

Letmatros *H. J. Salverson*, Tranum pr. Brovst, Jylland.

Fyrbøderne *L. Cubel Flignete*, Sølvgade 7, København.

St. Surdykowsky fra Polen.

Oswald Redolin fra Estland.

K. G. Johansen, Valdemarsgade 3, Aalborg.

E. Christensen, Havnens Opholdsstue, Nr. Sundby.

Kaptajnen paa »Martin Goldschmidt« *Johannes A. Hansen*, fyldte i Onsdags, altsaa den Dag, Forliset skete, 41 Aar. Hans Hjem er i Marstal, hvor han er født. Han gik paa Marstal Navigationsskole i 1918—19, og for Rederiselskabet »Progress« har han sejlet siden 1922. Kaptajn Hansen, der ikke har været hjemme i lang Tid, efterlader Hustru, to Sønner og en Datter paa et Aar. Han var kendt som en dygtig Sømand, der har gjort en hurtig Karriere, idet han i en ung Alder blev Dampskibskaptajn.

»Progress« Damper »Martin Goldschmidt« var bygget i 1922 ved Køge Værft og lastede 3100 Tons.

»RHONE«

Det forenede Dampskibsselskabs' Damper »Rhone« ramtes af en Torpedo ved den engelske Nordøstkyst.

Følgende vides at være omkomne ved »Rhone«s Forlis:

Matros *Herman Peter Clausen Sørensen*, Rosenvængets Allé 2 D, København.

Letmatros *Poul Petersen*, Nakskovvej 32, Valby.

Kok *Poul Carl Eriksen*, Haraldsgade 94, København.

Følgende savnes og er efter Kaptajnens Udsagn næppe i Live:

1. Mester *Hans Edvard Teglers*, Lyngbyvej 31 B, Gentofte.

2. Mester *Svend Aage Nørlem*, Lindegaardsvej 17, Charlottenlund.

Maskinassistent *Børge Kærsgaard Larsen*, Kildehusvej 20, Roskilde.

Fyrbøder *Ove Fay Boesgaard*, Hornbækgade 9, København.

Fyrbøder *Hans Peder Volmer Ferdinand Jensen*, Næsby Skov pr. Fredrikslund, Sjælland.

Hovmester *P. M. L. Andersen*, Grøndalsvænge Allé 62, København.

»SLEIPNER«

Endelig er der D. F. D. S.s anden Damper »Sleipner«, hvis Redningsbaad bjergede 11 Mand fra »Rhone«. Det meddeltes først, at der savnedes 13 Mand og senere, at de muligvis var blevet reddet. Derpaa viste denne sidste Meddelelse sig at være forkert, da det var en svensk Dampers Mandskab, der var blevet reddet og ikke de danske, men endelig Tirsdag Aften kom Meddelelsen, at alle fra »Sleipner« var reddet.

De reddede fra begge Skibe førtes til en skotsk Havn og er alle i god Behold med Undtagelse af Kaptajn *Nerup* fra »Rhone«, der lettere saaret er indlagt paa Hospital.

Om Bord i Dampskibet »Sleipner« befandt sig i alt 18 Passagerer hørende til en græsk Skibsbesætning, der skulde til Danmark.

»Rhone« og »Sleipner« sejlede tæt ved hinanden, da de blev torpederede med 10 Minutters Mellemrum.

»Rhone« havde en Besætning paa 20 Mand, hvoraf 11 blev reddet. »Sleipner« havde en Besætning paa 23 Mand samt 18 græske Passagerer, der altsaa alle blev reddet.

Fire af de Overlevende, hvoriblandt to Passagerer, blev bragt paa Hospitalet, men ingen af dem er farligt tilskadekommet. De reddede blev taget op fra to Redningsbaade af et svensk Fiskerfartøj, efter at de havde roet ni Timer.

Damperen »Sleipner« var fra 1915, bygget ved Helsingør Skibsværft. Den lastede ca. 1100 Tons. For nogle Aar siden gik »Sleipner« mellem Færøerne og København, men senere paa England.

»CHASTINE MÆRSK«

Fra Aalesund meddeltes i Torsdags, at den norske Damper »Hilda« var indkommet dertil Onsdag Middag med hele Besætningen, 30 Mand, fra det danske Motorskib »Chastine Mærsk«.

»Chastine Mærsk« var Onsdag Morgen, da den befandt sig paa Højde med Shetlands-Øerne, 70—80 Sømil vest for Utvær paa den norske Kyst, blevet standset af en tysk Undervandsbaad. Skønt Skibet var paa Vej til dansk Havn med Kunstgødning, blev Mandskabet beordret i Baadene, og Skibet blev derefter sænket ved 27 Kanonskud.

Senere blev Baadene observeret af en engelsk Flyver, som tilkaldte det norske Skib. Flyveren vedblev at kredse over Redningsbaadene, indtil »Hilda« kom til Stede og bjærgede Mandskabet.

»Chastine Mærsk« var paa Rejse fra Marokko til Kalundborg med Fosfat.

Mens det hidtil har været specielt Baadene til og fra England det gik ud over, er der her et nyt Eksempel paa Krigsførelse til Søs. Et Skib, der medfører Fosfat til Brug for dansk Landbrug, sænkes efter Kontrolring og altsaa med velberaad Hu. Der er her ikke Tale om en mulig Misforstaaelse, men om Overlæg.

»Chastine Mærsk« der førtes af Kaptajn T. A. P. Hansen, var som nævnt paa Rejse fra Marokko til dansk Havn. Skibet var bygget i 1923 paa Odense Staalskibsværft, var paa 5177 Brutto Tons og lastede ca. 8000 Tons.

Medlemmer af Besætningen paa »Chastine Mærsk« har om Sænkningen meddelt:

Undervandsbaaden affyrede Varselsskud, og den danske Kaptajn blev beordret om Bord i Undervandsbaaden med Skibets Papirer og kom tilbage med den Besked, at Skibet skulde sænkes, og at Mandskabet havde 10 Minutters Frist til at komme i Redningsbaadene.

— Vi skulde til neutral Havn med en neutral Ladning, som ikke havde noget med Kontrabande at gøre, og den eneste Begrundelse, Undervandsbaadens Chef gav for Sænkningen af Skibet, var: »I kommer fra Franskmandene!«

Mandskabet begyndte at fire Redningsbaadene ned paa den modsatte Side af, hvor Undervandsbaaden laa, men man har nok ment, at det gik for langsomt, for der blev affyret flere Skud, antagelig løse. Folkene blev herved bange og turde ikke gaa tilbage for at hente deres Ejendele, og de maatte gaa i Baadene som de stod og gik; de fleste af dem havde kun Tøfler eller Sandaler paa Fødderne og flere ingen Strømper.

Da de var kommet i Baadene, blev der skudt en Regn af Granater mod »Chastine Mærsk«, som sank i Løbet af et Kvarters Tid.

DET TYSKE STANDPUNKT

Tyskland hævder at have Ret til at torpedere, hvor Kontrolhavn anløbes. Det tyske Standpunkt begrundes med Paragraf 23, 2. Afsnit, i den tyske Priseret. Der lægges i Berlin overordentlig stor Vægt paa denne Paragraf, som, saavidt man kan forstaa paa alle Udtalelser, ogsaa i kommende Dage vil spille en fremtrædende Rolle i den tyske Krigsførelse.

Som Svar paa flere Spørgsmaal angaaende »Bürgerdijk«-Sagen oplæstes forleden fra tysk autoriseret Side denne Paragraf 23, 2. Stykke, i sin originale Ordlyd. Teksten er denne:

»Ubetinget Kontrabande, der er bestemt for Fjenden, foreligger klart bevist:

Naar Fartøjet skal anløbe en fjendtlig Havn, eller skal møde den fjendtlige Stridsmagt, inden det naar den neutrale Havn, der efter Skibsdokumenterne er Ladningens Bestemmelsessted.

Udtrykkeligt fremhæves det i Berlin, at en tilsvarende Bestemmelse ogsaa eksisterer i andre Landes, f. Eks. Frankrigs, Priseret.

Tyskland agter under ingen Omstændigheder at fravige det Standpunkt, at enhver neutral Damper, lige meget hvorfra den kommer og hvorhen den gaar, fal-

der ind under ovennævnte Kontrabandebestemmelse, saasomt Damperen paa sin Sejlads er indstillet paa at berøre en fjendtlig Havn. Dette gælder specielt med Henblik paa den engelske Handelsskibs-Kontrol i the Downs.

Idet man i Berlin gør opmærksom paa Omfanget og Indholdet af den engelske Kontrabandeliste, stiller Sagen sig for Tyskland i Praksis saaledes, at saa godt som alle Varer (nemlig alt det, som er opført paa den engelske Kontrabandeliste), der berører en engelsk eller fransk Havn, er Kontrabande. De tyske Søstridskræfter ser sig, siges der fra tysk Side, nødsaget til at optræde i Overensstemmelse med dette Forhold.

Da Kontrollen i Downs spiller en ganske særlig Rolle for den neutrale, fortrinsvis den hollandske, Skibsfart, giver Tyskland de neutrale Skibe det Raad at holde sig helt borte fra Downs.

Iøvrigt henviser man her til en amerikansk Beslutning, i Følge hvilken U.S.A. kræver Erstatning for al den Skade, som opstaar derved, at amerikanske Skibe tvinges til at anløbe engelske Kontrolhavne. Denne amerikanske Beslutning opfattes i Berlin som et nyttigt og efterlignelsesværdigt Eksempel for alle neutrale Lande.

Da den tyske Priseordning i § 23 ligeledes taler om Konsekvenserne af, at et neutralt Skib paa sin Vej skal møde de fjendtlige Stridskræfter, er der i Berlin blevet spurgt, om ogsaa Handelsskibs-Kontrollen i rum Sø stiller det kontrolerede Fartøj under Priseret. Dette Spørgsmaal besvares benægtende. Overfor en fjendtlig Kontrol i rum Sø bortfalder den tyske Priseordnings citerede 23. Stykke, men man gør i denne Sammenhæng fra tysk Side opmærksom paa det generelle Synspunkt, at det *altid* er farligt for neutrale Skibe at nærme sig et Krigsomraade. Efter tysk Opfattelse er som bekendt hele Farvandet omkring England at betragte som Krigsomraade.

Retssituationen i Henhold til § 23, II, foreligger, som man paa Forespørgsel udtaler i Berlin, *ogsaa* i det Tilfælde, hvor f. Eks. en amerikansk Damper anløber den engelske Kontrolstation i Gibraltar — eller hvor Skibe, der sejler under schweizisk Flag, kontrolleres i Gibraltar eller i Marseille.

Det er naturligvis formaalsløst at bruge stærke Ord overfor denne Udlægning, og den svageres Ret respekteres hverken mere eller mindre, selvom man kommer med aldrig saa klare Modargumenter. Den tyske Søkrigsførelse er nu naaet fuldt paa Højde med, hvad den var i den værste Tid under Verdenskrigen, og med dyb Bekymring maa man imødesee den nærmeste Tids Udvikling. Det synes, som om det vil være umuligt for sund Fornuft og menneskelige Synspunkter at komme til Orde overfor disse jernhaarde Argumenter.

TO HENVENDELSER

Dansk Styrmandsforening, Dansk Sørestaurationsforening, Maskinmestrenes Forening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Søfyrbødernes Forbund og Sømandenes Forbund i Danmark har udsendt følgende:

Aabent Brev til den engelske Regering.

Repræsentanter for danske Søfarendes Organisationer tillader sig herved at rette følgende Henstilling til den engelske Regering:

De neutrale Søfolk, der er beskæftiget med at sejle med Livsfornødenheder til det danske Folk, protesterer imod, at de i dette deres lovlige og fredelige Erhverv af den engelske Regering tvinges ind i Kontrolhavne og Krigszoner med de Følger, at Skibe og mange Menneskeliv gaar tabt.

Vi tillader os at henstille til den højtærede engelske Regering, at den i Overensstemmelse med sin gentagne Proklamation, som siger, at England ikke vil den neutrale Skibsfart til Livs, ændrer sin Holdning over for neutrale Skibe, saaledes at disse, naar de kun er beskæftiget i Fart mellem neutrale Lande, ikke tvinges ind i de farlige Krigszoner.

At fordele Skylden for de mange Tab af Menneskeliv og Skibe er undertiden vanskeligt, naar Krigsforlis er en direkte Følge af, at et Skib tvinges ind i en Zone, hvor det paa Forhaand er meddelt, at Skibe skydes ned.

Vi maa være af den Opfattelse, at der ikke kan være

tilstrækkelig Aarsag til at indbringe et Skib til en i Farezonen beliggende Kontrolhavn, da et Skibs Last kan kontrolleres under en anden for Menneskeliv og Skib mere betryggende Form, eller naar Skibet kun fører Last, som udelukkende er bestemt til det danske Folks Forbrug.

Aabent Brev til den tyske Regering.

Repræsentanter for danske Søfarendes Organisationer tillader sig herved at rette følgende Henstilling til den tyske Regering:

De neutrale danske Søfolk, der i den senere Tid har været udsat for uvarslede Sænkninger af deres Skibe med de Følger, at mange Søfolk har sat Livet til, skønt disse kun sejlede med Last og i normal lovlige Fart og uden Konvoj, protesterer imod denne Form for Krigsførelse.

Vi appellerer endvidere til den internationale Solidaritetsfølelse, som gennem alle Tider har været at finde blandt Søens farende Folk, uden Hensyn til Nationalitet, en Solidaritetsfølelse, der har skabt det til alle Tider for Søfolk gældende hellige Bud uden Hensyn til egen Fare og Risiko at ile et nødstedt Skib til Hjælp.

Vi er indforstået med, at Sejlads i Krigszoner under de nuværende Forhold er forbundet med Livsfare.

Sejlads er nødvendig for vort Land og Folk, og vi løber denne Risiko, men vi kan ikke forsone os med, at de kæmpende Parter fører Krigen uden Hensyn til, om det derved er et fjendtligt bevæbnet Skib eller et neutralt ubevæbnet Skib, der ødelægges.

Tyske Undervandsbaadschefer har gentagne Gange givet Bevis for, at Ridderlighed og Sømandsære er foreneligt med deres Pligt over for deres Land, og denne Ridderlighed har været Aarsag til Redning af mange Menneskeliv.

Vi beder derfor den højtærede tyske Regering at fremhæve disse Eksempler over for samtlige tyske Marinefartøjers Kommandanter.

Dette vil, foruden at være i Overensstemmelse med Folkeretten, medføre, at samtlige Søfarende efter Krigen atter kan mødes med gensidig Respekt og Tillid.

HÆDERSGAVEN

Betænkningen angaaende Forslaget til Lov om Udbetaling af Hædersgave til danske Sømands og Fiskeres Efterladte har nu været drøftet i Folketinget og vil i Løbet af faa Dage være Lov med følgende Hovedbestemmelser:

Omkommer en dansk Sømand eller Fisker under Tjeneste om Bord paa et dansk Skib eller Fartøj som Følge af Krigsbegivenheder under Sejlads i nærmere fastsatte Fartsomraader, ydes der hans Enke en livsvarig Hædersgave paa 800 Kr. aarlig, medmindre Ægtefællerne levede separeret, eller Samlivet var ophævet. Efterlader han sig Børn, over for hvilke der paahviler ham Forsørgelsespligt, ydes der til hvert Barn 200 Kr. aarlig indtil Barnets fyldte 18. Aar.

Rammes en dansk Sømand eller Fisker under angivne Forhold af saadan Invaliditet, at hans Erhvervsevne forringes med Halvdelen eller derover, ydes der ham en Hædersgave paa 800 Kr. aarlig. Efter hans Død overgaar Hædersgaven til hans Enke, for saa vidt han var gift med den Paagældende før Krigsulykkens Indtræden. Paahviler der ham ved Krigsulykkens Indtræden Forsørgelsespligt over for Børn, ydes der til hvert Barn et Beløb af 200 Kr. aarlig indtil Barnets fyldte 18. Aar.

De i sidste Passus omhandlede Hædersgaver bortfalder, for saa vidt den tilskadekomne Sømands eller Fiskers Invaliditet formindskes, saaledes at hans Erhvervsevne ikke længere er forringet med Halvdelen.

Fartsomraadet, for hvilket Bestemmelserne finder Anvendelse, fastsættes efter Forhandling mellem Handelsministeren og Finansudvalget, der ogsaa kan yde Hædersgaver i særlige Tilfælde, som kan sidestilles med de i Loven anførte. Hædersgaven bortfalder overfor Personer, der foretager en i den offentlige Mening vanærende Handling. Her gælder altsaa de samme Regler som for Invalide- og Aldersrente.

Det forudsættes at Bestemmelserne tillige vil komme til Anvendelse paa Personale, der vel ikke forretter Skibstjeneste i snævrere Forstand, men dog er antaget til Tjeneste om Bord, herunder Kahytspersonale, Læger, Restauranter, Tjenere samt Telegrafister m. v. Bestemmelserne omfatter foruden Besætningen paa Fragt- og Passager-skibe ogsaa Besætningen paa saadanne Skibe som Bugserbaade, Kabeldampere, Sandpumpere, Redningsdampere m. v.

Uden for Lovens Rammer staar Mandskabet paa Statens eller Kommunens Fartøjer, idet man gaar ud fra, at disse offentlige Myndigheder selv tager Stilling til Sagen i paakommende Tilfælde; dette gælder altsaa bl. a. Flaaden.

Forslaget ventes snarest gjort færdig fra Rigsdagen. Det vil have tilbagevirkende Kraft fra 1. September 1939.

SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER

De nye Krigsulykker paa Søen har selvsagt skabt forøget Ængstelse blandt de Søfarende, og deres Organisationer har henvendt sig til Handels- og Søfartsministeren.

Det, de Søfarende først og fremmest ønskede oplyst, var, om de sidste Dages ulykkelige Begivenheder paa Søen betyder, at der fra de Krigsførendes Side er sket nogen Ændring m. H. t. Søkrigsførelsen og de Neutrales Stilling. Man spurgte, om der forelaa noget

officielt herom.

Hertil svarede nej.

Dernæst forhandlede om Spørgsmaalet »Samsejling«.

Desuden ønskede Repræsentanterne for Søfartsorganisationerne andre Oplysninger til Klaring af hele Situationen, og det besluttedes at afholde nyt Møde Mandag, hvor ogsaa Udenrigsminister Dr. Munch og Repræsentanter for Rederne og Skibsførerforeningen var til Stede. Endvidere aftaltes nyt Møde Onsdag.

MEDDELELSER FRA DANSK

Belgisk Lovgivning vedrørende udenlandske Sømænd

Moniteur Belge Nr. 29—30 af 29. og 30. Januar indeholdende ministeriel Anordning af 20. Januar vedrørende Ophold i Belgien for Sømænd af fremmed Nationalitet, der er paamønstret om Bord i Skibe, beliggende i en belgisk Havn, eller paamønstret i en belgisk Havn for Hjemsendelse samt Instruktion fra Administration de la Marine til Skibsførere vedrørende Opnaelse af Landgangstilladelser i belgiske Havne for fremmede Sømænd.

Til Oversigt skal anføres følgende om de paagældende Bestemmelser:

1. Ikke-belgiske Sømænd om Bord i Skibe, der ligger i belgiske Havne, kan kun gaa i Land, naar de er i Besiddelse af en »midlertidig Landgangstilladelse«.
2. Fritagne for at indhente en »midlertidig Landgangstilladelse« er Sømænd forsynet med Pas med gyldigt Visum eller forsynet med en særlig affattet Søfartsbog (danske Søfartsbøger opfylder ikke de stillede Fordringer).
3. Det paahviler vedkommende Skibsfører straks ved Ankomst til belgisk Havn at afhente Formularer til »midlertidige Landgangstilladelser« for sig selv og Mandskabet.
4. Skibsføreren drager Omsorg for, at Formularerne udfyldes, underskrives og vedhæftes to Fotografier. Han attesterer Rigtigheden af de i Formularerne givne Oplysninger.
5. Formularerne afleveres derefter til Commissarie Maritime i vedkommende Havn sammen med Skibets Mandskabsliste. Efter stedfunden Kontrol afstempler Commissarie Maritime de »midlertidige Landgangstilladelser« og stiller disse til Raadighed for Skibsføreren til Udlevering.
6. »Midlertidige Landgangstilladelser« tilbageleveres til Commissarie Maritime inden Skibets Afgang.
7. Skibsføreren er ansvarlig for Rigtigheden af Oplysninger givet til »midlertidige Landgangstilladelser«. Han skal forbyde, at Personer, der ikke er i Besiddelse af Landgangstilladelse, forlader Skibet. Udgifter, der fremkommer ved Arrestation og Oom af Personer, der gaar ulovligt i Land, paahviler vedkommende Skib.
8. Afmønstring i belgiske Havne af Sømænd af fremmed Nationalitet kan som tidligere kun ske med Tilladelse fra Commissarie Maritime i vedkommende Havn.

Ved Afmønstring for Hjemsendelse skal de paagældende Sømænd være i Besiddelse af »speciel Landgangstilladelse«.

Ved Afmønstring i andet Tilfælde skal vedkommende Sømænd være i Besiddelse af det sædvanlige Sømandskort, der giver Tilladelse til at søge Udmønstring fra belgisk Havn.

Meddelelse fra Handelsministeriet

I Forbindelse med Skrivelse fra Handelsministeriet af 4. November f. A. vedr. Ønskeligheden af, at Skibe, der søger Havn som Følge af den for Tiden i danske Farvande herskende Fare for drivende Miner, fritages for Havneafgifter skal man meddele, at Minist. f. offentl. Arb. ifølge derom indtil Dags Dato modtaget Underretning i de for nedennævnte Havne for Perioden 1937—41 stadfæstede Havne- og Brotakster har foretaget følgende Ændring:

I Afsnit I. A. 3 (Fuldstændig Fritagelse for Havnepenge) tilføjes som nyt Punkt:

»Fartøjer, der udelukkende søger Havn af Hensyn til Faren for drivende Miner, er fritaget for Skibsafgift, naar de ikke henligger i Havnen ud over en Maaned.«

Afskrift af en fra Aarhus Byraad overfor Aarhus Amt i Sagens Anledning afgiven Erklæring af 17. f. M. vedlægges.

Naar yderligere Meddelelser om tilsvarende Takstændringer maatte fremkomme, skal man vende tilbage til Sagen

P. M. V.

sign. Jespersen.

/Ove Nielsen.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Aarhus, Aarsdale, Aarøund, Aasø Landingsbro, Aggersund Anløbsbro, Agersø, Allinge-Sandvig, Anholt, Arnager, Askø, Assens, Augustenborg, Baagø, Baaring Vig, Bagenkop, Bandholm, Bogense, Bogø, Dagelykke, Endelave, Esbjerg, Faaborg, Fjellebroen, Fredericia, Frederikssund, Frederiksværk, Frimandsbroen Femø, Fuur, Gaabense, Gudhjem-Melsted, Guldborg, Haarbølle Bro, Haderslev, Hammerhavnen, Hasle, Hellerup, Hesnæs, Hirtshals, Hjarbæk, Holstebro-Struer, Hornbæk, Horsens med Juelsminde, Højer, Kalvehave, Kastrup, Kerteminde, Klintebjerg, Kolding, Kollund, Kragens, Kramnitze, Krik, Kulhus, Langø, Lemvig, Listed, Lynæs, Lyø Anløbsbro, Marstal, Nakskov, Neksø, Nordby Fanø, Nyborg, Nykøbing F., Nyord, Nysted, Næstved-Karrebæksminde, Odense, Ommel-Kragens, Onsevig, Præsto, Ristinge, Ronæsbro, Roskilde, Rudkøbing, Rungsted, Rønne, Rørvig, Saksø, Skagen, Skelskør, Skive, Skovshoved, Skuldelev, Skærbæk, Sletten, Snogebæk, Stege, Strynø, Svaneke, Svendborg, Sæby, Teglekaas, Thyborøn, Vejle, Vemmenæs Færgebro, Venø, Wedelsborg Skibsbro, Ærøskøbing samt de De danske Statsbaners Havne og Statens Anlægspladser ved Hvide Sande og ved Thorsminde.

I Forbindelse med Skrivelse fra Handelsministeriet af 15. d. M. vedrørende Ændringer i visse Provinshavnens Havne- og Brotakster skal man meddele, at Ministeriet for offentlige Arbejder ifølge derom modtaget Underretning yderligere for efternævnte Havnes Vedkommende har godkendt den ommeldte Takstændring, hvorefter Skibe, der alene anløber Havn af Hensyn til Faren for drivende Miner, er fritaget for Skibsafgift, naar Anløbet ikke strækker sig udover en Maaned:

Aabenraa, Aalborg og Hals, Aalbæk, Avernakø, Blans, Bregner, Egersund, Errindlev, Fcjø, Graasten, Krambes, Løgstør, Nibe, Nørresundby, Rødby, Stubbekøbing, Sønderborg, Taars og Øster Hurup.

P. M. V.

E. B. Nielsen.

I Anledning af foranstaaende meddeles, at man intet har at erindre imod, at der indtil videre tilføjes Havne- og Brotakstens Afsnit I. A. 3 et nyt Punkt som af Ministeriet foreslaaet, dog maa man forbeholde sig, at der kun anvises de omskrevne Fartøjer Plads, for saa vidt dette kan ske, uden at de Fartøjer, der skal losse og lade, generes, at de Fartøjer, som har søgt Havn af Hensyn til Minefaren, skal forhale — efter Havnemesterens Anvisning — uden Udgift for Havnen, samt at de — om det ønskes — paa en tilfredsstillende Maade skal begrunde deres Ophold i Havnen.

Aarhus Byraad, 17. Jan. 1940.

Handelsaftalen med Norge forlænget

Den dansk-norske Samhandels-Aftale, der udløb ved Udgangen af 1939, er blevet fornyet uændret for et halvt Aar. Parterne har dog forbeholdt sig Adgang til i Periodens Løb at optage Forhandlinger om Ændringer i Aftalen, for det Tilfælde, at Udviklingen af de økonomiske Forhold i et af Landene skulde medføre, at Opfyldelsen af Aftalen støder paa ekstraordinære Vanskeligheder.

Thyborøn Havn

Det meddeles fra Lemvig, at 3-mastet Skonnert Merkur af Marstal forleden ankrede op udfor Thyborøn Havn og Dagen efter kom til Kaj, hvor Ladningen, bestaaende af 253 Tons Kul fra Burntisland, der var bestemt til Helsingør, nu opløstes og viderebefordredes til Skive, hvor de blev solgt.

Merkurs Dybgaaende var 12', saa den kom uden Vanskelighed ind. Losningen af Merkurs Ladning blev udført til »Curr. rate« af Kr. 1.13 pr. Tons incl. Winchmand fra Land.

Kajen er paa ca. 135 Meter, de første 75 Meter er uddybet til 5 Meter og ved Resten er den uddybet til lidt under 4 Meter med daglig Vandstand.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Den faste Tone har i den forløbne Uge fortsat været fremherskende paa Fragtmarkedet, og i flere trades har der atter været væsentlige Rateforbedringer for de efterhaanden faa neutrale Baade, der ikke er rekvireret.

River Plate Markedet har igen i denne Uge kunnet udvise betydelige Fragtstigninger, idet der bl. a. er betalt \$ 33.— for neutral Tonnage River Plate/Antwerp for Marts Lastning. Det mest presserende Behov synes dog nu at være dækket, og Befragterne har de sidste Dage indikeret lavere Rater, hvilket ikke interesserer Rederne, der holder ud for tidligere Betingelser.

De nordamerikanske Markeder er stadig aktive. — For Kul fra Hampton Roads til Sydamerika er der placeret flere Baade, og Befragterne er interesseret i yderligere Tonnage. Hampton Roads/Rio de Janeiro betalte \$ 8.—, hvilket kan gentages, Buenos Aires indikerer samme Rate, og til Rosario kan antagelig opnaas \$ 8,75. Netchartraterne fra Northern Range og Gulf til W. C. U. K. og Nordfrankrig har i det væsentlige været uændrede, men der indikeres dog 40 c/ for en mindre Baad til E. C. U. K. Fra Gulfen søges bl. a. 400.000 baleft. Baad til Marseilles, for hvilket der indikeres 35 c/. Scrap til Japan har i den forløbne Uge gentaget \$ 14,50 sio fra US. Atlantic til Japan, og der cirkulerer en Del Svovlorder fra Gulfen til Australien, ligesom der søges Tonnage for Svovl til Marseille. — For Korn fra Northern Range til Antwerp er der i den forløbne Uge betalt optil 100 c/ per 100 lbs., og der søges yderligere Tonnage i denne Retning. — Der kan ogsaa stadig placeres Tonnage for Kul til Vestalilien, for hvilket der i Øjeblikket indikeres \$ 11.— f.i.o.

Sukkermarkedet fra Vestindien til Europa noterer stadig en Del Ordre. For neutral 3500 Tonner betales \$ 20.— fra San Domingo til Bordeaux, og senere har Befragterne herfor indikeret \$ 22,50 for Marts Lastning. For Sukker, 6000 ts. San Domingo/Marseilles bydes \$ 18,— og for lignende Størrelse refined sugar Cuba/Istanbul indikeres \$ 18,— med Option af Hatteras Lastning.

Paa Pacifikkystmarkederne er der ikke sket større Ændringer i den forløbne Uge. For Scrapjern til Japan kan stadig opnaas omkring \$ 11,50 og Kul fra British Columbia til Amagasaki indikerer \$ 10,— f.i.o. Der søges endvidere Tonnage for sulphate fra Vancouver til Yokohama, og det kan yderligere nævnes, at der har været noteret Scrap til Australien.

Der er stadig mange Ladninger paa Østens Markeder, men Tonnagemangelen er efterhaanden meget følelig, og Raterne har været faste paa Grund af det stærkt begrænsede Tonnageudbud, dog hovedsagelig til europæiske Destinationer i Krigszonen, hvilke Rederne stadig søger at undgaa for Motorskibenes Vedkommende.

Philippinerne kan stadig tage Tonnage til U.S. Atlantic og Gulf, og fra Rishavnene har der cirkuleret mange Ordre, ligesom der er megen Beskæftigelse fra Indien hjem, hvorfra vi kan nævne Calcutta/Continentet, der blev betalt med 140/- per 50 baleft.

Australien har ikke i videre Udstrækning kunnet tiltrække sig Redernes Interesse, og der har ikke herfra været større Ændringer at notere.

De europæiske Markeder er stadig overordentlig faste, og i stigende Grad gør Tonnagemangelen sig gældende, idet der efterhaanden kun er meget lidt fri Tonnage til Disposition. For større neutral Kulbaad fra U.K. til Danmark er betalt Kr. 105.— per Ton, og da Krigsforsikringen, for Kul til Danmark nu atter har udvist en Stigning, denne Gang paa 50 pCt., maa der formodentlig regnes med en ny Forhøjelse i de af Fragtnævnet fastsatte Rater.

Tonnageefterspørgslen paa Timechartermarkedet er stadig stor for saavel større som mindre Tonnage, men disse Forretninger vanskeliggøres dog for en stor Del af Regeringsforanstaltninger, idet Rederne normalt kun faar Approbation for ganske korte Perioder. Der er stadig stor Efterspørgsel efter Tonnage for Pacific- og Atlantiske Rundture samt for Rundture paa Sydamerika, ligesom der har været noget fastere Tendens i Westindia Markedet, hvor der kan regnes med omkring \$ 3,50 for 3000 Tonner.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Mindegudstjeneste

I Zionskirken i Esbjerg afholdtes forleden en Mindegudstjeneste for de Esbjerg-Sømænd, der er omkommet siden Krigens Begyndelse. Gudstjenesten arrangeredes i første Række for at mindes de 12 Esbjerg-Søfolk, der omkom ved »Vidar«s Forlis, og i Kirken var flere Stolerækker reserveret de omkomnes efterladte.

Pastor Bentzen talte ud fra det 17. Vers af Lukas-Evangeliet, 14. Kapitel: »Kommer, nu er det beredt«, og han fremhævede, at alle beundrede Sømændenes Mod, og man havde kun gode og lyse Minder om dem, der var blevet derude.

Pastor Birke, som derefter talte, sagde bl. a.: Naar vi er samlet her, er det for at vise de omkomne Søfolk den sidste Ære. Havet har skabt Esbjerg Fremgang, men ogsaa fra Havet kommer de Slag, der skaber de tomme Pladser i Hjemmene, og det har vist sig paa en for Byen uhyggelig Maade, efter at Krigen er brudt ud.

Da Budskabet om »Vidar«s Forlis kom, følte hele Byen det som en Sorg, der vedkom den. Der tales om Finlands Grænse som Nordens Grænse, men her i Esbjerg er vi klar over, at vi ogsaa har en Grænse paa Havet. Det er Sømændene, der tager den haarde Tørn paa Stridens Front, for at skaffe Forsyninger til Landet og Tusinder af Hjem.

Vi ærer de Sømænd, der blev derude. De omkom, medens de gjorde deres Pligt. Vi er stolte af, at Danmark har Mænd, der er villige til at sætte Livet i Vove, naar det behøves.

Højtideligheden sluttede med Solosang og Salmesang.

Mindegudstjeneste for krigsforliste Sømænd

Under stor Deltagelse holdtes der i Søndags i Vor Frue

Kirke i Svendborg en Mindegudstjeneste for 15 krigsforliste Sømænd fra Sydfyn og omliggende Øer. De stedlige Sømandsforeninger og Sømandsorganisationer paraderede med Faner foran Alteret, og Pastor M. Randkær, Svendborg, talte ud fra Peters Brev, 5. Kapitel, Vers 7: Kast al Sorg paa ham, thi han har Omsorg for jer.

Tabene til Søs

Fra London meddeles: Siden Krigens Udbrud har den britiske Flaade konvojeret 8284 Skibe. Af dette Antal var 7441 britiske, 465 allierede og 378 neutrale. Heraf blev kun 16 britiske og 2 neutrale Skibe sænket.

Det samlede Tab af Handelsskibe siden Krigens Begyndelse har været: 148 britiske Skibe, 550,569 Tons, 14 allierede Skibe, 76,689 Tons, og 120 neutrale Skibe, 352,485 Tons.

Slagterfolk i Esbjerg takker de danske Sømænd

Esbjerg Andels-Svineslagteri har holdt Generalforsamling, og her forelagde et af Bestyrelsesmedlemmerne, Folketingsmand Elbæk Jessen, et Forslag om, at man sendte en Hilsen herfra til de danske Sømænd, der opretholder vor Eksport og vore Varetilførsler:

»Repræsentanter og Andelshavere paa Esbjerg Andels-Svineslagteri paa Generalforsamlingen i Esbjerg den 13. Februar sender danske Sømænd en Hilsen og Tak for deres uforfærdede Arbejde for at vedligeholde Varetilførsler og for derved at opretholde vor Eksport. Vi udtaler vor dybeste Deltagelse med de mange, der har ofret Livet under Udøvelsen af deres farefulde Hverv.«

Hele Forsamlingen rejste sig for at tilkendegive, at de var enig i dette Forslag, som dermed var vedtaget.

»C. F. Tietgen« raseret af en voldsom Brand

Damperen »C. F. Tietgen« — en af Det Forenedes Dampskibsselskabs sidste Nybygninger — er i Lørdags Aftes blevet hjemført af en voldsom Brand, mens den laa indeiset i Aarhus Havn. Branden greb saa voldsomt om sig, at det ved Midnatstid var yderst tvivlsomt, om Baaden overhovedet kunde reddes. Fra Olietankene omkring Maskinrummet til de øverste Kahytter havde Ilden fat, og under Slukningsarbejdet blev Brandchefen og flere Brandmænd saa alvorligt røgforgiftet, at to, nemlig Brandchef Bredahl og Brandmand Kisgaard senere paa Natten døde af Forgiftningen.

Ilden opstod ved 22-Tiden. Skibets Besætning, der under Opholdet i Havnen paa Grund af Ispæringen kun tæller en halv Snes Mand, opholdt sig paa dette Tidspunkt i Folkerummenes forskibs.

Efter at Isbryderen Hermes havde brudt en Rende omkring Damperen blev nogle Hjælpeklæder lagt ud her, og samtidig lagde Hermes en Slange ud fra sit Pumpeanlæg. Den brændende Damper blev derefter angrebet baade fra Land- og Søside. Samtidig blev 50 Marinesoldater udkommanderet fra de Marinefartøjer, der som den brændende Damper ligger indefrosset i Aarhus Havn. De ydede en værdifuld Hjælp under Slukningsarbejdet og ved Afspærringen, og nogle af dem forsøgte at trænge op paa den brændende Kommandobro for at redde de kostbare Navigationsinstrumenter. Ved 2-Tiden var man Herre over Ilden, men Skaden er betydelig.

Estnisk Damper torpederet eller minesprængt

Forleden blev det syvende krigsforliste Mandskab i Løbet af 2 Maaneder landsat i Kopervik, nemlig et estnisk Mandskab fra Damperen »Linda« af Kaesmu, som var blevet minesprængt eller torpederet i Nordsøen. Skibet var paa Vej fra Blyth til Gøteborg, da der indtraf en Eksplosion. Kaptajnen og Maskinassistenten blev haardt saaret, og mange af Besætningen, der bestod af 14 Mand og en Kvinde, saaredes af Splinterne fra Eksplosionen. Besætningen blev taget op af et svensk Skib. »Linda«, der var paa 1500 Tons dw., sank i Løbet af 9 Minutter. Den saarede Maskinassistent, der havde brækket Ryggen, døde efter at være blevet taget ombord i det svenske Skib. Nogle af Besætningen mener at have set en Torpedo, lige før Eksplosionen indtraf.

»Dalarø«

Reuter meddeler: Hele den svenske Damper »Dalarø« Besætning paa 26 Mand er blevet reddet, da Skibet, der var paa 3927 Tons, sank i Atlanterhavet.

Det vides ikke, hvorvidt »Dalarø« er blevet torpederet eller er stødt paa en Mine. Mandskabet blev optaget af en belgisk Trawler, mens Kaptajnen døde snart efter.

Trawleren er afgaaet til en irsk Havn. Den svenske Dampers Mandskab vil senere blive bragt til England.

»Gretafield« sænket

Det britiske Tankskib »Gretafield« (10,190 Tons) er blevet sænket ved den skotske Nordøstkyst. 28 Mand af Besætningen skal være blevet reddet af Fiskedampere, medens 13 Mand savnes.

»Hetland«

I »Statstidende« meddeles, at »Dampskibsselskabet Hetland A/S« af København under 9. December 1939 har ændret Selskabets Vedtægter, hvorefter Aktiekapitalen er udvidet med 175,000 Kr. Den tegnede Aktiekapital udgør her efter 350,000 Kr., fuldt indbetalt.

Britisk Damper torpederet

Mackay Radio meddeler, at den britiske Damper »Sultan Star« (12,306 Tons) er blevet torpederet.

»Sultan Star« ligger paa Position 48,48 N. 10,06 V. (Vest for den engelske Kanal). »Sultan Star« blev bygget i England i 1930 og er hjemmehørende i London.

Yderligere Krigsforlis

Den tyske Handelsdamper »Wolfsburg«, 6201 Tons., er blevet sænket af sin Besætning, da et engelsk Krigsskib nærmede sig. »Wolfsburg« var den sidste af Dampere, der efter Ordre fra Berlin forlod den brasilianske Havn, hvor den var oplagt.

Den belgiske Trawler »Blankenberghe 4« er minesprængt i Nordsøen. Alle blev reddet.

Den franske Tankdamper »Picardi« er brækket over efter en Eksplosion. De 28 Mand, der opholdt sig i den bageste Del af Skibet, er reddet af den norske Damper »Samuel Bagge«, mens 12 Mand fra Forskibet savnes.

Endvidere er der kommet S.O.S.-Telegrammer fra den britiske Handelsdamper »Roadwool«, 3385 Tons. Yderligere Underretninger om dette Skib savnes.

Det menes, at der savnes 5 Mand fra det britiske Tankskib »British Triumph« (8501 Tons), som kæntrerede efter en Eksplosion i Nordsøen. 42 Medlemmer af Besætningen

er blevet landsat paa Østkysten. Skibet vendte fuldkommen Bunden i Vejret. »British Triumph« blev for nogen Tid siden angrebet af fjendtlige Flyvemaskiner.

Skib lastet med Husblas sunket

Den belgiske Damper »Flandres«, 5827 Tons, der medførte en Ladning Husblas til Montevideo, stødte forleden sammen med en ukendt Damper udfør Englands Østkyst. »Flandres« blev alvorligt beskadiget, og Besætningen maatte redde sig ved at springe for Livet. Hver Gang den Motorredningsbaad, der var udsendt fra Land, passerede Skibet, sprang to eller tre Mand ned i Baaden. De fleste af dem reddede kun Livet ved et usædvanligt Lykketræf.

Italiensk Skib paa Mine ved England

Den italienske Damper »Giorgio Ohlsen«, som var paa 5649 Tons, er stødt paa en Mine og sunket ud for Østkysten af England. Der var 32 Mand om Bord, og der vides endnu intet om deres Skæbne.

Skibet havde forladt The Downs og var paa Rejse til Newcastle, hvor det skulde indtage Kul til de italienske Jernbaner. Det er det tredje italienske Skib, som er blevet Offer for Krigsminerne.

»Orania«

Efter hvad der meddeles fra London, er den svenske Damper »Orania« sunket i Nordsøen. Skibet blev torpederet Natten til Mandag og sank paa tre Minutter. Besætningen, der er paa 24 Mand, havde knap Tid til at styrte til Redningsbaadene, og en Baad med Kaptajn Ohle, hans Kone og 12 Sømand savnes. Den øvrige Del af Besætningen er reddet af en engelsk Torpedojager.

Der er en Dansker blandt den reddede Del af Besætningen.

To norske Skibe forlist

Rederiet »Krogstad Shipping Agency« i Oslo har forleden modtaget Meddelelse om, at Rederiets Damper »Nidarholm«, 5200 Tons, er krigsforlist. Hele Besætningen paa 27 Mand er reddet af et andet norsk Farløj. »Nidarholm« var paa Vej fra Amerika til England, og Forliset skete paa Vestkysten af Irland.

Rederiet A. F. Klaveness & Co., Oslo, meddeler til Norsk Telegrambureau, at Motorskibet »Snestad« er forlist Søndag Middag. Mandskabet er reddet af et andet Skib. Skibet, der var paa 4114 Tons, gik den 9. Februar fra en norsk Vestkysthavn til Amerika i Ballast for at laste Kul til Norge. Rederiet kender endnu ikke Aarsagen til Forliset.

Tyskerne sænkede deres eget Skib

Ti tyske Handelsskibe forlod forleden de neutrale Havne, hvor de opholdt sig, for i Ly af Mørket at søge at bryde den engelske Blokade.

Fire af disse Skibe havde ligget i brasilianske Havne. Et af disse, »Wakama«, blev i Atlanterhavet opsnappet af den engelske Krydser »Hawkins«.

Inden der var kommet engelsk Prisemandskab om Bord, sænkede den tyske Besætning Skibet efter at være gaaet i Baadene. De blev senere optaget af den engelske Krydser.

»Tagomo«

Efter at have tilbragt 22 Timer i aaben Baad ankom 11 Mand af Besætningen fra den engelske Trawler »Tagomo« til irsk Havn. Trawleren var blevet sænket af en tysk Undervandsbaad, der fra 500 Meters Afstand affyrede 20 Skud mod Skibet. Een af Besætningen dræbtes, de øvrige slap bort i en Redningsbaad.



S.O.S.-Vesten

er klar paa 8 Sekunder og en Garanti for, at man holdes oppe. Man arbejder og sover med den paa.

Pris Kr. 34.00

Henvendelse:

D. DUCKERT,
Gothersgade 31, Mezz,
Telefon Central 5825

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filtalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS



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

To Søforhør

I Sø- og Handelsretten afholdtes Mandag Søforhør i Anledning af Tankskibet »Danmark«s Sænkning samt Bombardementet mod Kuldamperen »Ivan Kondrup«.

Det oplystes, at Eksplosionen paa det store Benzinskib skyldtes Aarsager udefra, men hvad det har været, er fremdeles en Gæde. Der omkom ingen af »Danmark«s Besætning. Det menes, at Skibet ogsaa kan reddes.

»Ivan Kondrup« var som bekendt ude for en Bomberegning fra tyske Flyvemaskiners Side. 1 Mand druknede, da Redningsbådene kæntrede i den høje Søgang. Skibet er blevet repareret efter en Brand i Maskinrummet.

Motorskibet »Danmark« er med sine 10,517 Brutto Tons som bekendt Danmarks største Skib. Det tilhører Det danske Petroleumsk Aktieselskab, som under Søforhøret var repræsenteret ved Skibsinpektør *Ingerslev-Nielsen*.

Retspræsident *L. N. Hvidt* oplæste en Udskrift af Skibsdagbogen. Af denne fremgaar, at Eksplosionen skete den 12. Januar Kl. 6,15, medens Skibet laa ud for Kirkwall. Skibet krængede et Øjeblik over mod Styrbord, men rettede sig op igen og blev liggende med 10 Graders Slagside til Bagbord.

Kaptajn *S. Madsen* afgav derefter Forklaring. Om Aarsagen til Ulykken havde Kaptajnen ingen Formodninger, men der er ingen Tvivl om, at Eksplosionen skyldtes ydre Aarsager.

Kaptajnen tilføjede, at han senere et Par Gange har været ombord paa Skibet, og at Skibet nu ligger sunket med Agterenden lige i Vandkorpen ved Lavvande og med Forenden staaende i Vejret med en dybtgaaende af 8 Fod forude ved Lavvande.

Styrmand *Skjoldager*, der havde Vagt, forklarede, at det var fuldkommen mørkt, da Eksplosionen skete. Skibet laa stille. Der var mørkelagt, og han havde intet bemærket. Styrmanden var heller ikke i Tvivl om, at Aarsagen til Eksplosionen var kommet udefra.

Der afhortes yderligere 5 Mand af den 40 Mand store Besætning, men de fleste af dem sov, da Eksplosionen skete.

Derefter fulgte Forhøret angaaende Bombardementet mod Det danske Kulkompagnis Dampner »Ivan Kondrup«. Fra Rederiet var mødt Direktør *Adler Svanholm* og Afdelingschef *O. Skov*.

Af Rapporten fremgik det, at »Ivan Kondrup« var i Ballast paa Vej til Blyth, da man den 9. Januar Kl. 16,20 observerede to tyske Flyvemaskiner. Skibet befandt sig sydøst for Aberdeen. Flyvemaskinerne fløj i lav Højde hen over Skibet og nedkastede Bomber. Bomberne faldt i Vandet i Skibets umiddelbare Nærhed, hvor de eksploderede.

Kaptajn *J. Spellman* forklarede nærmere, at »Ivan Kondrup« var paa Rejse fra København til Blyth i Ballast for at indtage en Ladning Kul. Skibet fulgtes med Dpsk. »Finland«, som paa Grund af sin langsommere Fart sejlede forrest med Afstand mellem de to Skibe paa et Par Skibslængder. Kort før Flyvemaskinerne angreb, havde »Ivan Kondrup« og »Finland« overhalet Dpsk. »Feddy« og Dpsk. »Estland«, som ligeledes fulgtes ad, og som, da Angrebet skete, befandt sig $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{2}$ Sømil agten for »Ivan Kondrup«. Skibet havde i længere Tid styret samme Kurs, da Angrebet begyndte. Før dette Angreb havde Kaptajnen ikke observeret Nedslag af Flyvebomber. »Ivan Kondrup«s Fart var ca. 9 Sømil. Kaptajnen var selv paa Broen, og de to Flyvemaskiner kom ialt tre Gange hen over Skibet.

Kaptajnen og den øvrige Del af Besætningen understregede stærkt, at der ikke var Krigsskibe i Nærheden for Bombeangrebet. Fra tysk Side er det som bekendt blevet paastaet, at de danske Skibe sejlede i Konvoj, en Paastand, der altsaa efter Forklaringen i Søforhøret skarpt maa tilbagevises. Besætningen nærede heller ikke Tvivl om, at man fra Flyvemaskinerne har set de danske Neu-

tralitetsmærker. Maskinerne fløj kun 30 Meter over Mastetoppene.

»Jylland«s Styrmand død efter Ulykke

Da Is-Vanskelighederne var ved at standse Overfarten Kalundborg—Aarhus, skete der paa Motorskibet »Jylland« ved dets Ankomst til Aarhus en Ulykke, idet en Staalwire sprang og ramte 1. Styrmand, *D. H. Christiansen*, Kalundborg, hvis ene Ben blev slaaet over.

Et Par Dage efter maatte Benet amputeres paa Kommunehospitalet i Aarhus, og nu er Christiansen død som Følge af Ulykken. Afdøde, der blev 45 Aar gammel, boede i Kalundborg. Han efterlader sig Hustru og 5 Børn og havde været ansat ved Statsbanerne siden 1919.

Generalforsamlinger

Saa vel Skibsførerne som Maskinmestre og Styrmand har i den sidste Uge afholdt deres respektive Generalforsamlinger.

Paa Skibsførernes drøftedes bl. a. Sikkerheden til Sø. og Formanden, Kaptajn *Hagelberg*, udtalte, at Planer om ved kgl. Anordning at paabyde Samsejling over Nordsoen mellem to Skibe maatte Skibsførerne være imod. I Storm og Taage kan to Skibe ikke holde fast ved hinanden, saa Afgørelsen, om der skal samsejles, maa overlades Førerne. Mange erfarne Førere har udtalt sig mod et ministerielt Paabud, saaledes som Mandskabsorganisationerne ønsker det. Han opfordrede til at underskrive en fremlagt Protest mod Samsejlingen.

Fra flere Sider udtaltes, at man ikke var imod Samsejlingen, men imod, at den blev paabudt ved kgl. Anordning.

Søforhør om Branden paa »C. F. Tietgen«

Mandag afholdtes i Aarhus Søforhør i Anledning af Branden paa »C. F. Tietgen«.

Der fremkom intet nyt, men Formodningen om, at Ilden skyldtes Overhedning af et Rør fra Varmtvandskedelen, blev bestyrket. Skibet vil ikke kunne reparere i Aarhus og vil derfor, naar Isforholdene tillader det, og saafremt det kan faa Sødygtighedspas, ved egen Hjælp sejle til Helsingør Skibsværft. Man regner med, at det vil vare et Par Maaneder at reparere Skibet. Formodentlig vil »Aarhus«, der for Tiden er oplagt, blive indsat paa Rulen i Mellemtiden.

PERSONALIA**25 Aars Jubilæum**

Det kendte Befragtnings-, Klarerings- og Skibssalg-Firma *Suenson & Jespersen* kan den 2. Marts fejre 25 Aars Jubilæum.

Selskabet stiftedes i 1915 af den nuværende Direktør i Øresundsselskabet *M. Suenson* og Skibsreder *Otto Jespersen*, der i en Aarrække har været Eneindehaver af Firmaet, og var til at begynde med korresponderende Reder for Dampskibsselskabet »Dania«, samtidig med at det drev Mæglerforretning, Befragtning, foretog Køb og Salg af Skibe o. s. v. I Aarenes Løb har Selskabet smukt hævet sin Position og nyder almindelig Anerkendelse overalt i Skibsfartskrese.

70 Aar

Den 18. Februar fyldte tidligere Fører i Det Østasiatiske Kompagni, Kaptajn *J. B. Cortsen*, 70 Aar.

Kaptajn Cortsen gik i Land i 1922.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVERTORS DAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 36**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af ArbejdsgiverforeningenÆldste 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 & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762

Amaliegade 43.

Efter Kl. & Ordrup 3086

København K.

Telgr.-Adr.: Stores

København K.

Lager af alle Skibsforbrødenheder

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel.: "Zeeetica".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT
ZAANDAM . VELSEN . YMUIDEN**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
A/S GRØN & WITZKE
Kongens Nytorv 8 KØBENHAVN K
Telefon Central 8916

NEW EDITION

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post frée

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 19779
TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

**BRONCE
PROPELLER**

fra
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

•

løvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Udslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatør
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

KOLDING

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

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 & 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
Lloyds Agent

Telefon 56 & 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

Telegr.-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 & 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 9

TORS DAG 29. FEBRUAR 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTEN OG UDENRIGSMINISTER-MØDET

Det er ikke for meget sagt, at Skibsfarten og dens Kaar optog Størstedelen af Drøftelserne ved det i Søndags afholdte skandinaviske Udenrigsminister-møde i København.

Sveriges, Norges og Danmarks Udenrigsministre til-sagde hverandre Støtte i Bestræbelserne for at faa respekteret deres Handel og Søfart, de vil protestere mod Søkrigen mod de Neutrale, og de enedes om overfor hele Verden at tilkendegive deres Vilje til at fastholde deres Landes neutrale Territoriers Ukrænkelighed, ligesom de ogsaa overfor Verden afviser alle Paastande om, at den nordiske Neutralitetspolitik paa nogen Maade skulde være dikteret af Tryk fra den ene eller den anden Side. Dette er Hovedindholdet af Forhandlingernes Resultat.

Protesten mod den folkeretsstridige Søkrigsførelse bør særlig nævnes, og den faar, understreget fra alle tre Lande, sin særlige Betydning. Man kan roligt sige, at alle de tre Landes Skibsfart staar bag disse Ord og giver dem yderligere Vægt.

Det officielle Communiqué, der udsendtes efter Mødet, lød saaledes:

Danmarks, Norges og Sveriges Udenrigsministre har været samlet til Møde i København den 25. Februar. Fra Mødet sendtes telegrafiske Hilsener til den finske Udenrigsminister og den islandske Førsteminister.

Der førtes ved Mødet Forhandlinger om de Forhold, der staar i Forbindelse med den finsk-russiske Konflikt. Udenrigsministrene vil understrege, at det for alle Nordens Folk staar som det mest alvorlige og mest betydningsfulde Ønske, at Konflikten snaest muligt maa finde en fredelig Løsning, der bevarer Finlands fulde Selvstændighed.

Udenrigsministrene stadfæstede Enigheden om deres Landes Neutralitetspolitik. De afviser alle Paastande om, at de udøver denne under Hensyn til Tryk fra den ene eller den anden Side, og de vil fortsætte den upartisk og uafhængig til alle Sider. De var enige om at fastholde neutralt Territoriums Ukrænkelighed i Overensstemmelse med Folkerettens Regler.

Udenrigsministrene enedes om at gøre en alvorlig Indsigelse imod og søge afbødet den folkeretsstridige Søkrigsførelse, som paafører de neutrale Stater store Tab af Menneskeliv og af økonomiske Værdier, naar deres Skibe er i Fart for at opretholde disse Staters lovlige og nødvendige Handel. De var enige om, at deres Regeringer bør støtte hinanden i Forhandlinger med de Krigsførende om disse Spørgsmaal.

Udenrigsministrene mødtes i den Overbevisning, at hvis Krigen ikke standser, før voldsomme og langvarige Kampe har bragt endnu flere Ulykker end de nuværende, vil den skabe saa dybt Nag mellem Folkene, at Vejen til varig Forstaaelse bliver endnu mere vanskeliggjort. De vil derfor hilse med Glæde enhver Bestræbelser for Forhandling mellem de Krigsførende, som kan føre frem til en retfærdig og holdbar Fred.

»AASE«

Atter har en svær Katastrofe ramt dansk Skibsfart. Dampskibsselskabet »Torm«s Damper »Aase« er forlist, og alle om Bord maa formodes at være druk-

net. Den første Meddelelse om Ulykken fremkom i Lørdags, da et Telegram fra England fortalte, at Messedreng *Herluf Kristian Wilhelm Bistrup* fra Randkløve paa Bornholm var drevet i Land paa Englands Sydkyst paa en Flaade fra den danske Damper »Aase«, tilhørende Rederiet »Torm«. Paa Flaaden laa desuden Liget af Skibets 2. Maskinmester, *Carlo Petersen* fra Helsingør. Drengen var meget afkræftet og indlagdes paa nærmeste Hospital, Prince of Wales-Hospitalet i Plymouth, uden at have været i Stand til at give Oplysninger om Skibets Skæbne eller om de øvrige 15 Mand, som var om Bord. Dagen efter døde han af de udstaaede Strabadser, og »Aase«s Forlis vil derefter næppe blive opklaret. Atter et Drama er udspillet paa en drivende Flaade. Det er tredie Gang under denne Krig, en Flaade fra et sænket dansk Skib driver ind med een Overlevende og een Død om Bord. »Torm« har udsendt Meddelelse om, at de to fra »Aase« var døde, og at der savnedes enhver Oplysning om de øvriges Skæbne. De anses for omkomne; men med »Sleipner«s Besætnings Skæbne i Erindring skal man naturligvis ikke allede nu udelukke ethvert Haab.

De 15 savnede er:

- Kaptajn *H. K. Nielsen*, Milanovej 5, København.
1. Styrmand *F. J. Wilhelm*, Skolegade 2 A, Valby.
2. Styrmand *Svend Aage Jensen*, København.
1. Maskinmester *L. Christian Rye Lam*, Emdrupvej 18, København.
Hovmester *J. T. Dufour*, Kastrup.
Kok *A. E. Lauritsen*, Svendborg.
Matros *K. Th. Petersen*, Aggersund.
Matros *N. P. Nielsen*, Falslev, Norup St.
Matros *K. M. Kristensen*, Kolding.
Letmatros *Aage Hansen*, Esbjerg.
Letmatros *Knud Skalland*, Drangeid Nes, Norge.
Fyrbøder *Sv. E. Andreason*, Helsingør.
Fyrbøder *V. B. Jensen*, Aarhus.
Fyrbøder *W. A. Brown*, Liverpool.
Fyrbøder *A. G. East*, Birkenhead.
»Aase« var paa Rejse fra Spanien til England med en Frugtladning.

»Aase«s Forlis menes at være sket Søndag eller Mandag. Messedrengen og 2. Maskinmesteren maa altsaa have drevet rundt i Farvandet Syd for England i 5—6 Døgn.

»Aase« var et mindre Skib, 1206 Brutto Register Tons, bygget i København 1924. Kaptajn *H. K. Nielsen*, der var 45 Aar gammel, har tidligere været Styrmand paa samme Rederis »Hilde«. Styrmand *Frantz Julius Wilhelm*, 32 Aar, er fra Marstal. Han har været Styrmand paa »Kirsten«, »Anna« og »Viola«.

»MARYLAND«

Desværre maa det alvorligt befrygtes, at endnu et dansk Skib, nemlig D.F.D.S.' »Maryland« er gaaet tabt.

Det Forenede Dampskibs-Selskab udsendte i Tirsdags Meddelelse om, at der i nogle Dage har været Grund til at nære Ængstelse for Damperen »Maryland«, som paa Hjemrejse fra Sydamerika med en Ladning Oliiekager, sidst har ladet høre fra sig Natten mellem 9. og 10. Februar, et Par Dage efter, at det havde passeret Madeira.

Der foreligger intet, der positivt tyder paa, at »Maryland« er ramt af en Ulykke, ingen Melding om Vragfund el. lign. Men den lange Udebliven af Efterretninger fra et Skib, der er udstyret med Radiosta-

tion, giver Anledning til Frygt for, at en Ulykke er sket.

Den af Rederiet udsendte Meddelelse havde følgende Ordlyd:

Det Forenede Dampskibs-Selskab beklager at maatte meddele, at der i nogle Dage har været Grund til at nære Ængstelse for Dampskibet »Maryland«s Skæbne.

Paa Rejse fra Sydamerika med en fuld Ladning Oliekager til Danmark afgik »Maryland« den 7. Februar fra Madeira efter at have indtaget Bunkerkul dér for den sidste Del af Rejsen, som skulde foretages Vesten om Irland. To Dage senere, Natten mellem den 9. og 10. Februar, var Selskabet sidste Gang i traadløs Forbindelse med Skibet, men skønt det derefter har været forsøgt paa enhver Maade, har det ikke været muligt at komme i Forbindelse med Skibet, og dette er ikke under nogen Form blevet rapporteret fra andre Skibe eller Signalstationer.

Skibet førtes af Kaptajn A. Ankersen, og Besætningen bestod i alt af 34 Personer, hvis Paarørende inden denne Meddelelse blev udsendt, har faaet Underretning om Skibets Udebliven direkte fra Det Forenede Dampskibs-Selskab.

Damperen »Maryland« er paa ca. 5000 Brutto Tons og har en Lastevne paa 7600 Tons. Det er bygget i Aberdeen i 1921 og har hele Tiden været anvendt i Selskabets Fragtfart paa Nord- og Sydamerika.

Skibets Fører, Kaptajn Anders Ankersen, er kendt som en resolut og dygtig Sømand. Født i Nordby paa Fano 1878, kom han som Dreng til Søs med store Sejlskibe. Efter at have taget sine Navigations-Eksaminer i 1899, blev han ansat i D.F.D.S. som Styrmand. Fører har han været siden 1928.

Som ung Anden Styrmand paa Damperen »Chr. Broberg« havde han ved Jordskælvet i Messina i 1908 Lejlighed til at lægge sin Uforfærdethed for Dagen. Under denne Katastrofe gik han sammen med Første Styrmand i Land og deltog i Redningsarbejdet. De fik samlet saa mange som muligt af Byens nødstedte Beboere om Bord paa Skibet og fik i rette Øjeblik dette bragt ud og ført til en anden Havn. For sin Indsats ved denne Lejlighed blev han dekoreret med Ridderkorset af den italienske Kroneorden.

SVERIGE OG SØKRIGSFØRELSEN

Den svenske Udenrigsminister Günther fremsatte forleden i Andet Kammer en Redegørelse for Krigsførelsen til Søs. Han oplyste, at Tabet af svenske Skibe beløber sig til 32, mens 228 Søfolk mistede Livet. Dette Tal er siden steget.

Udenrigsministeren sluttede sin Redegørelse med følgende Udtalelse: Der er Lejlighed til at imødegaa den Opfattelse, at der skulde være noget uneutralt i at fremføre klart oplyste Fakta vedrørende retsstridige Sænkninger af Skibe og derved rette Kritiken mod den Magt, hvis Stridskræfter har udført den paa-gældende Handling. Naar Sænkningen af svenske Skibe med Tab af svenske Søfolks Liv under de anførte Forhold fremkalder en Reaktion her i Landet saa vel i Form af Foranstaltninger fra Regeringens Side som i Form af en indigneret Folkeopinion, der giver sig Udtryk i Pressen, saa er dette langt fra at kunne betragtes som en uneutralt Holdning, at denne Reaktions Udeblivelse snarere vilde fortjene dette Prædikat.

Udenrigsminister Günthers Redegørelse fulgtes med stor Opmærksomhed. I sit Svar til Udenrigsministeren udtalte et Medlem bl. a.:

— Jeg skal selvfølgelig ikke komme med gode Raad til Udenrigsministeren vedrørende Forhandlingerne paa Mødet i København, men der er et Spørgsmaal, som mange i de nordiske Lande stiller sig med Hensyn til de tyske Principer for Søkrigen mod de neutrale, nemlig om denne Krigsførelse til syvende og sidst skulde have et politisk Maal paa lidt længere

Sigt — med andre Ord, om man ad denne Vej meto-disk stræber hen imod at tvinge os ind i det tyske, eller skal vi sige det tysk-russiske Livsrum. Hvis denne Mistanke er rigtig, saa faar Problemet vedrørende Søkrigens Førelse et helt andet Perspektiv, eller i det mindste nye Momenter, og der aabner sig Udsigter til større Vidder og Muligheder. I dette Tilfælde udkrævedes en endnu større Anstrengelse af de nordiske Landes Regeringer for hurtigst muligt at skabe fuld Klarhed.

NORGE OG SØKRIGSFØRELSEN

I en ledende Artikel skriver »Aftenposten« bl. a.: Norge kan indanke sin Optræden i Altmark Affæren til Paadømmelse ved en mellemfolkelig Voldgiftsret. Kan de andre det? Vil de andre Parter i Sagen, hedder det videre, tale om Neutralitetskrænkelser eller Retsbrud, saa har Norge en stor Modregning. Vi har faaet sænket 47 af vore fredelige Handelsskibe, og man har myrdet 309 af vore Søfolk, skønt de ikke er i Krig med nogen. Vi mener derfor, at det vilde tage sig lidt bedre ud, hvis man var lidt mindre høj-røstet visse Steder i Forbindelse med Episoden i Jösingfjorden.

»Morgenbladet« skriver bl. a.:

Den norske Udenrigsministers Erklæring i det norske Storting angaaende »Altmark«-Affæren bringes paa en fremtrædende Plads i de britiske Blade, hvis Kommentarer imidlertid henholder sig til selve Episoden og dens Virkninger paa de neutrale Lande. De britiske Standpunkter fastholdes. I Anledning af de fremsatte Paastande om, at Storbritannien ikke har nogen Forstaaelse for de neutrales Genvordigheder, skriver »Daily Express«:

Det tyske Admiralitet har allerede anvendt alle de morderiske Midler, som det tyske Rige kunde udtænke, til at ødelægge den norske Skibsfart.

Fra os har de norske Søfolk haft al den Støtte, vi kunde give dem. Hitlerismens Politik gaar ud paa at feje det norske og ethvert neutralt Flag bort fra Havene. De skandinaviske Lande vil ikke bøje sig for Terrorismen og overgive sig, hvilket vilde være det samme som Selvmord.

HOLLANDS SKIBSFART OG KRIGEN

Ifølge Meddelelser, der er naaet Amsterdam fra Berlin, er der sendt alle tyske U-Baadskommandører nye Instrukser, der betyder ubarmhjertig Krigsførelse mod praktisk talt alle neutrale Lande. Hensigten er øjensynligt at tvinge de neutrale til at tage aktive Forholdsregler mod den britiske Kontrabandekontrol. Hollandske Skibe bliver saaledes stillet overfor Udsigten til ubarmhjertig Torpedering uden Forklaring, hvis de kommer inden for den britiske Kontrols Rækkevidde, der praktisk talt strækker sig over hele Verden.

Det hollandske Blad »Telegraaf« skriver i en Artikel: Tyskland vil nu forhindre de neutrale i at lade Skibene anløbe britiske Havne, selv om Ladningen er bestemt til neutrale Lande. Torpederingen af den svenske Damp »Orania« og det hollandske Skib »Burgerdijk«, skønt disse Skibe havde Kornladninger til Sverige og Holland, viser dette tilfulde. I Wilhelmstrasse erklærer man nu officielt, at hvis et Skib gaar ind til engelsk Kontrolhavn, afgiver dette Hjælp til Torpedering. Praktisk talt vil dette sige, at alle neutrale Skibe, der passerer i engelsk Kontrols Rækkevidde, er udsat for at blive sænket, og den tyske Søkrigsførelse tager saaledes en ny, skæbnesvangere Vending. Da den britiske Kontrol endvidere udøves i hele Verden, vil intet neutralt Skib nu mere være i Sikkerhed, hverken i Atlanterhavet eller i Nordsøen.

SAMSEJLING OVER NORDSØEN

Forhandlingerne mellem de Søfarendes Organisationer og Handelsministeriet er nu afsluttet, og Resultatet er blevet, at Samsejling over Nordsøen udenfor neutralt Territorialfarvand nu er blevet obligatorisk.

Ved Handelsministeriets Foranstaltning vil Spørgsmaalet om Mulighederne for en udvidet Anvendelse af Fiskerbaade som Ledsageskibe blive nærmere undersøgt i Samraad med Repræsentanter for Skibsredere og de Søfarendes Organisationer.

Den officielle Bekendtgørelse angaaende danske Skibes Sejlads i Nordsøen har følgende Ordlyd: I Medfør af kgl. Anordning af 21. Februar 1940 om danske Skibes Sejlads under Krigsforhold, jfr. Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer (Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930) fastsættes herved følgende:

§ 1.

Under Sejlads i Nordsøen Syd for Breddeparallel 61° N., Vest for Linien Handstholm—Lindesnæs og udenfor neutrale Staters territoriale Farvande, samt under Sejlads langs Storbritanniens Vestkyst skal ethvert dansk Handelsskib, saavidt Vejrforhold eller andre tvingende Forhold ikke faktisk hindrer dette, i passende indbyrdes Afstand være i Følge med et andet Skib, hjemmehørende i et neutralt Land, eller være ledsaget af et mindre Skib eller Fartøj, der har fornødne sødygtige Egenskaber, f. Eks. et Fiskerfartøj.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

*Ministeriet for Handel, Industri og Søfart,
den 21. Februar 1940.*

JOHS. KJÆRBØL.

Ove Nielsen.

Dette betyder altsaa, at der paabydes Samsejling; som bekendt har man fra Skibsfører-Side gjort Indsigelse herimod.

Under Overskriften »Samsejlingen over Nordsøen« bringer Maskinmestrenes Medlemsblad af 15. Februar en Artikel, hvori det fremhæves som fortjenstfuldt, at de Søfarendes Organisationer har vedtaget, at mindst 2 neutrale Skibe skal følges ad over Nordsøen. Fra anden Side er denne Bestemmelse mindst af all anset som fortjenstfuld, men direkte skadelig. Begivenhederne har desværre sørgelig klart bevist, at det kun vil betyde Fordobling af Risikoen, en Fare for at miste 2 Besætninger og 2 Skibe ad Gangen i Stedet for en. —

Hvis man vil begrænse Risikoen, er der ingen Vej uden om at stille Skibsføreren frit, hvordan han vil sejle, hævdes det saaledes fra Skibsførerside. Organisationernes Ledere er ikke selv i Risiko, og Bestemmelser af saa vidtrækkende Betydning som Samsejling bør ikke træffes under Paavirkning af Organisationsaand. Der kan næppe tænkes noget Forhold, hvor der kræves mere indgaaende Sagkundskab end netop det, Skibsførerne repræsenterer i dette Spørgsmaal, og det maa under ingen Omstændigheder forkludres ved uheldige Indgreb udefra.

SVERIGES SØFARTSNÆVNS FRAGTREGULERING

Sveriges Redareforening henstiller til Regeringen, at der indføres saadanne Ændringer i Principerne ved Fastsættelse af Fragtsatser for svensk Tonnage, at den svenske Handelsflaade i fuld Udstrækning skal kunne sysselsættes, uden at Rederierne bliver nødsaget til at løbe økonomiske Risici, som ikke er forenelig med sunde Forretningsprincipper.

Mod Baggrunden af de raadende Forhold ser de nu fremskaffede Fragter for Trampfarten, saasom Maksimalfragterne for Koks og Kul, udgaaende Fragter for Trævarer og Masse samt hjemgaaende Fragter for Bulk-Laster i lang Trade fra oversøiske Lande, i

høj Grad utilfredsstillende ud. Det er ogsaa en almindelig Mening blandt svenske Redere, at Søfartsnævnets Fragtforhøjelser hidtil er traadt i Kraft alt for sent. Ved Tidspunktet for nye Tarifsatseres Regulering vilde det være velmotiveret at ny Korrigerings af Fragtsatserne kommer i Stand.

For Nævnet, som maa følge sine Instruktioner, er det særlig svært at være Vidne til de mange Gange uberegnelige Forhold, som kunde berettige til at gaa fra de fastsatte Maksimalfragter. Foreningen mener derfor, at det er ønskeligt, at Nævnet paa en mere elastisk Maade læmper Fragterne efter Omstændighederne.

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Det Østasiatiske Kompagnis Bestyrelsesraad har været samlet til Møde for at tage Stilling til Regnskabet for 1939. Efter Mødet udsendtes følgende Regnskabsmeddelelse:

Det Østasiatiske Kompagni meddeler, at Driftsresultatet for 1939, inklusive Overførsel fra forrige Aar 3,428,560 Kr. andrager 26,382,040 Kr., som efter Fradrag af Administrationsudgifter, Renter og Afskrivninger tilsammen 12,681,827 Kr. samt Hensættelse til Skatter 2,484,279 Kr., efterlader et Netto-Overskud paa 11,215,934 Kr., hvoraf det foreslaas at udbetale 8 pCt. Udbytte til Aktionærerne, hensætte 800,000 Kr. til Udvidelse af Kompagniets Kontorbygning i København, 700,000 Kr. til Dispositions-fonden og 1 Mill. Kr. til Sikringskonto for Kapital i fremmede Selskaber samt overføre 3,552,712 Kroner i ny Regning.

Den udsendte Meddelelse viser, at Det Østasiatiske Kompagni atter i Aar har kunnet gennemføre en meget stærk Konsolidering. Drifts-Overskudet, som i 1937 steg med 4,6 Mill. Kr. og i 1938 med over 2 Mill. Kr., er i 1939 yderligere forøget med godt 2 Mill. Kr. Netto-Overskudet er dog steget noget mindre, hvilket baade skyldes voksende Afskrivninger og øgede Hensættelser til Skatter. Skattehensættelsen er saaledes 675,000 Kr. større end sidste Aar, og Administrations-Udgifter, Renter og Afskrivninger er forøgede med 550,000 Kr. Alligevel bliver det rene Netto-Overskud 840,000 Kr. større end sidste Aar, nemlig ialt 7,787,000 Kr. — det største siden 1928.

Dividenden foreslaas uforandret til 8 pCt., saaledes som den har været siden 1936, da Netto-Overskudet var 4,675,000 Kr., altsaa 3 Mill. Kr. mindre. Den betydelige Indtægtsfremgang kan saaledes anvendes til Henlæggelser, som yderligere vil styrke Selskabets økonomiske Stilling. Det er ikke alene glædeligt, men ogsaa betryggende, at dette Selskab, af hvis vidt spændende Virksomhed mange Menneskers Eksistens afhænger, har rustet sig saa stærkt overfor de Vanskeligheder, Fremtiden maatte bringe.

I Aarsberetningen hedder det om Skibsfartafdelingen: Indtil Krigens Udbrud i Begyndelsen af September blev Kompagniets forskellige Ruter regelmæssigt betjent, lildels i Samsejling med andre Rederier. Ogsaa under de herskende Krigsforhold bestræber Kompagniet sig for, i saa vid Udstrækning som det er muligt, at betjene Kundekreds og Ruter. Mange forskellige Forhold har imidlertid medført, at det ikke har været muligt for Kompagniet at opretholde den gennem Aarene tilstræbte Planmæssighed.

I Aarets første Del svigtede Ladningstilgang paa visse Omraader, og Raterne for Bulk-Artikler var lave, men paa andre af Kompagniets Virkefelter var Ladningstilgangen god, og ved nogen Omplacering af Tonnagen opnaedes en tilfredsstillende Drift. Ved Krigens Udbrud forelaa forskellige Fragtafslutninger, som Kompagniet i videst muligt Omfang har opfyldt, medens Hyrer og Assurancepræmier meget hurtigt medførte betydelige Ekstraudgifter, som har paavirket Driftsresultatet. Ogsaa Ekstraudgifter ved Forsinkelser og Ladningens Levering har gjort sig gældende, og Helhedsresultatet for Aaret genspejler Vanskelighederne.

Passagertrafikken var i Aarets første Del i fortsat Stigning, men under Krigen har den lidt betydeligt Afbræk.

Kompagniet har i Aarets Løb mistet M.S. »Alesia«, byg-

get 1929, ved Brand, og M.S. »Canada«, bygget 1935, ved Minesprængning, i begge Tilfælde uden Tab af Menneskeliv. Differencen mellem de indgaaede Assurancesummer og Skibenes bogførte Værdi (2,779,000 Kr.) er hensat til Afskrivning paa Nybygningerne. Derudover har de ekstraordinære Sejladsforhold medført mindre Havarier.

MEDDELELSER FRA DANSK

Meddelelse fra Handelsministeriet

Det britiske Admiralitet har under 1. f. M. bekendtgjort følgende:

British Official Messages to Merchant Ships and Fishing Vessels Broadcast by Radio-Telephony.

This Organisation provides for the transmission of important messages from Naval Authorities to small ships, trawlers, etc. fitted with radio-telephony, on occasions when such messages may be of vital importance to their safety and welfare.

Home Waters.

Transmission of messages for ships in Home Waters under this organisation will be made by the following stations at the times given:—

Naval Authority will arrange transmission	R/T Stations by which message will be transmitted	Wave: kc/s (metres)	Times of Transmission (G.M.T. unless otherwise stated)
Admiralty	Wick	1,835 kc/s (163,5 m.)	0330, 0930, 1530, 2030
	North Foreland		
	Humber	1,825 kc/s (164,4 m.)	
	Portpatrick		
	Land's End	1,845 kc/s (162,6 m.)	

The normal radio-telephony procedure will be employed for these messages, an example of which is as follows:—
Shore station calls up:

“Hullo all stations-Wick Radio calling-here is a message from the Admiralty to all stations. Begins. The organisation for broadcasting messages for ships fitted with radio-telephony given in Notice to Mariners number 3A is now in force for test for one week-ending...—(repetition of text)—(time of origin of message)—ends.”

Canadian and Australian Waters.

Similar arrangements are in force in Canadian, Australian and New Zealand waters, transmissions being made from the stations and at the times given in the table below.

Naval Authority will arrange transmission	R/T Stations by which message will be broadcast	Wave: kc/s (metres)	Times of Transmission (G.M.T. unless otherwise stated)
Chief of Naval Staff, Canada	Louisburg	680 kc/s (441,2 m.)	1200, 2300 (E.S.T.)
	Sambro lightship	690 kc/s (434,8 m.)	0710, 1240 (E.S.T.)
	Vancouver	1630 kc/s (184 m.)	0800, 2200 (P.S.T.)
	Cape Lazo	1630 kc/s (184 m.)	0820, 2020 (P.S.T.)
	Alert bay	1630 kc/s (184 m.)	0900, 2100 (P.S.T.)
	Prince Rupert	1630 kc/s (184 m.)	0750, 2150 (P.S.T.)
	Australian Naval Board.	Sydney	1520 kc/s (197,4 m.)
Molbourne	Adelaide	1520 kc/s (197,4 m.)	0000, 0730
Chief of Naval Staff, Wellington	Wellington	5120 kc/s (58,50 m.)	Summer: 0030, 0530, 2100 Winter: 0100, 0600, 2130

Note.—E.S.T. indicates Eastern Standard Time (i.e., 5 hours slow on Greenwich); P.S.T. indicates Pacific Standard Time (i.e. 8 hours on Greenwich).

M.S. »Kina« paa 12,350 Tons Lasteevne blev afleveret i Januar 1939 fra Nakskov Skibsværft og et Søsterskib, M.S. »Korea«, i September fra samme Værft. Hvert af Skibene har Plads til 12 Passagerer. Ved Aarets Udgang har Kompagniet i Ordre 3 Nybygninger hos Nakskov Skibsværft og 2 Nybygninger hos Burmeister & Wain.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Remarks.—This Notice will be issued annually as Notice No. 3A Should it be necessary to make any alterations during the year they will be promulgated as amendments to this Notice.

Monopolisering af Stevedorevirksomheden i Liepajas (Libau) Havn

Stevedorevirksomheden i Liepajas Havn er blevet monopoliseret ved en den 18. Januar mellem Liepajas Havnekaptajn og A/S »Stauvers« afsluttet Overenskomst, der er blevet godkendt af det lettiske Handels- og Industriministerium, offentliggjort i »Valdibas Vestnesis« (Letlands Statstidende) Nr. 23 for 29. s. M. og traadt i Kraft samtidig med Offentliggørelsen.

I Overenskomsten giver Havnekaptajnen A/S »Stauvers« Eneret til at foretage alt Lade- og Lossearbejde i hele Liepajas Havn, hvorsomhelst Skibe lægger til, mod en Betaling, som Skibskaptajnerne, Rederne og Agenterne maa erlægge i Overensstemmelse med en i Overenskomstens Paragraf 11 fastsat Afgiftstarif, delt i 3 Afsnit, der specificerer Afgifterne for de forskellige Vare-Eenheder (Tons, Standard, Tyllt, Styk, Kubikfod etc.), eftersom disse lades fra Pram, Kajside eller Vandet, og de Lønninger, der skal betales for Overarbejde eller særlige Arbejder.

Overenskomsten, der udløber den 31. December 1942 og forlænges automatisk for et Aar ad Gangen, medmindre den opsiges af en af Parterne 6 Maaneder før en Udløbs-termin, indeholder iøvrigt tilsvarende Bestemmelser og har omtrent samme Ordlyd som den den 23. December f. A. mellem Rigas Havnekaptajn og A/S »Stauvers« afsluttede Overenskomst om Stevedorevirksomheden i Rigas Havn (jfr. Gesandtskabets Indberetning Nr. 20 af 26.-1.-1940), dog er de i Overenskomstens Paragraf 11 fastsatte Afgifter, som Skibskaptajnerne, Rederne og Agenterne maa betale for Lade- og Lossearbejde i Liepajas Havn, gennemgaaende lavere end de tilsvarende for Rigas Havn fastsatte Afgifter.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dania — Dana

Ved en beklagelig Fejltagelse meddelte vi i sidste Nr., at det jubilerende Firma Suenson & Jespersen havde været korresponderende Reder for Dampskibsselskabet Dania, det skulde være Dana, der ikke længere eksisterer.

Burmeister & Wain

B. & W.s Driftsregnskab viser en Indtægt paa udført Arbejde m. v. af 12 Mill. Kr., og Aarets Overskud før Afskrivninger andrager i alt 5, 539,312 Kr. Til Afskrivninger paa Bygninger og Maskiner m. m. anvendes i alt 1,438,325 Kr. Til Imødegaelse af Valutatnb og Garantiarbejder afsættes 200,000 Kr., særlig under Hensyn til de nuværende urolige Forhold. Denne Konto andrager herefter 1,200,000 Kr. Aarets Netto-Overskud bliver da 3,900,987 Kr.

I Løbet af 1939 er som bekendt 1,050,000 Kr. af Præference-Aktiekapitalen blevet indfriet, og Stamaktierne er blevet opskrevet fra 1 til 4 Kr. pr. Stk. Der vil derfor til Udbytte, 6 pCt. for 1939 paa Præference-Kapitalen, kun medgaa 777,000 Kr.

Maskin- og Skibshyggeriet har i 1939 modtaget nye Ordre i et Omfang, der var noget mindre end i det foregaaende Aar, men dog oversteg det i 1939 fakturerede Beløb, selv om der ved Krigens Udbrud blev annulleret forskellige betydelige Ordre fra Udlandet.

Selskabets Ordrebestand ved Overgangen til 1940 er saaledes noget større end ved Begyndelsen af 1939. Der skulde derfor være sikret tilfredsstillende Beskæftigelse i 1940, en Del Beskæftigelse i 1941 og ogsaa nogen ind i 1942, hvis ikke de særlige Forhold, der for Øjeblikket hersker, gør sig ugunstigt gældende i Mellemtiden.

Med den i de foregaaende Aar opnaaede Ordremængde har Beskæftigelsen i 1939 atter været tilfredsstillende. Der har i Gennemsnit været beskæftiget ca. 7,540 Arbejdere og Funktionærer i Virksomheden imod ca. 7,330 Aaret forud, og der er i Arbejder- og Funktionærsløn blevet udbetalt ca. 32,9 Mill. Kr. imod ca. 31,5 Mill. Kr. i 1938.

I Løbet af 1939 er der faktureret Ordre for ialt ca. 70,9 Mill. Kr., heraf for ca. 50,6 Mill. Kr. til udenlandske Kunder eller for Motorer til indenlandske Værfter bestemt for Skibe til udenlandske Kunder. Ca. 71 pCt. af de fakturerede Beløb hidrører saaledes fra Eksport, og atter i Aar andrager Værftets Eksport over en Oltendedel af Landets samlede Industrieksport.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortsat fra Side 92.

ODENSE

SVENDBORG

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. FriisTELEFON: 30
(2 Ledninger)
S. 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

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

FRAGTBERETNING

Frugtmarkedet har aller i den forløbne Uge været meget støt, baade i neutral Fart og i de af den engelske og franske Regering kontrollerede Markeder. — Det synes at volde Befragterne en Del Besvær at dække deres Tonnagebehov, og i de fleste frie Trades har der kunnet noteres mindre Stigninger i de betalte Rater. — Rederne er dog meget tilbageholdne, og der er en udpræget Tendens hos de fleste Redere til at løbe Tonagen prompt i Forventning om yderligere Stigninger.

River Plate Markedet er stadig overordentlig aktivt, og der er i den forløbne Uge gjort flere Afslutninger paa Basis af tidligere betalte Rater omkring \$32.— til Antwerpen/Rotterdam. Befragterne forsøger stadig at presse Raterne i denne Fart noget ned, men lilsyneladende uden Resultat, og Rederne kræver fortsat den sidste Tids Niveau opretholdt.

Nordamerikas Markeder er fortsat faste i alle Retninger. — For Kul fra Hampton Roads til Rio de Janeiro, der i sidste Uge betalte \$8.—, bydes der nu \$8.50, og der kan eventuelt opnaas \$.75/9. — Til de øvrige sydamerikanske Havne er der ligeledes stor Efterspørgsel efter Kultonnage, og den sidste Tids Rater kan antagelig yderligere forbedres. Der søges fortsat Tonnage for generals fra U.S.N.H. til 1 Havn Japan, og Befragterne indikerer herfor \$15.— f.i.o. For Svovl fra Gulven til Australien og New Zealand er Befragterne meget interesseret i at sikre sig Tonnage for Afskibning over Resten af Aaret. — Sverige er stadig interesseret i Tonnage for Kul fra Northern Range, og der opnaas herfor omkring \$18.—. For Kul til Genoa og Savona, der i længere Tid har forsøgt at sikre Tonnage til omkring \$11/12.— er der i den forløbne Uge sluttet til \$17.—, hvilket kan gøres. Befragterne viser fortsat Interesse for Tonnage paa Netcharter fra Northern Range og Gulf til U.K. og franske Atlanterhavshavne til uændrede Rater.

Det vestindiske Sukkermarked kan stadig tage megen Tonnage til europæiske Destinationer. For 6/7,000 ts. Sukker fra San Domingo til Marseilles bydes \$20.—, hvilket antagelig kan forbedres, og for en mindre Ladning til Dunkirk er Befragterne interesseret i Tonnage til \$28.—. For Sukker til Bordeaux, der sidste Uge betales med \$20.—, er der nu opnaaet \$21.50 for Marts Lastning. San Domingo/Genoa indikerer \$17.— for 5,000 Tonner.

Fra Brasilien til Casablanca sluttedes neutral 4,500 Tonner til \$19.25 for Marts Lastning og Befragterne er interesseret i yderligere Tonnage fra Pernambuco til Marseilles og/eller Genoa, hvorfor der indikeres \$20.—.

Pacifickystmarkederne har ogsaa vist god Aktivitet. For Scrap Pacific/Japan bydes \$12.— f.i.o. for Marts/April, og der kan antagelig opnaas omkring \$12.50 f.i.o., hvilket dog sikkert kan forbedres. — Fra Britisk Columbia til Sydafrika opnaaede neutral Baad paa 530,000 baleft. \$185,000 f.i.o., hvilket kan gøres, og for en Baad omkring 500,000 baleft. indikeres der \$130,000 f.i.o. til Australien. For Baad af lignende Størrelse opnaas til Shanghai antagelig omkring \$100,000 f.i.o.

Østens Markeder viser stadig udpræget fast Tendens, mens Afslutningerne begrænses af Redernes Tilbageholdenhed.

Der kan fremdeles placeres nogle Baade for Sukker fra Philippinerne til U.S.N.H., men til uændrede Rater omkring \$10.—. Til Marseilles søges Tonnage for Cobra for Marts/April/Maj, og Befragternes Idé herfor ligger omkring 120/- per 70 cbft.bale.

Risbefagterne er fortsat meget interesseret i at sikre sig Tonnage og senest er der betalt 97/6d. Saigon/Valencia April/Maj, hvilket kan gøres. — Kerner fra Madraskysten til W.C.U.K. indikerer 150/- for saa godt som enhver Position.

Australien har fortsat svært ved at sikre neutral Tonnage, der ikke har Interesse af de fastsatte Rater, til saavel U.K. som andre Destinationer. Til U.K. indikeres 150/-, og fra Syd- eller Vesta Australien til U.S.N.H. noteres 65/-. Der opnaas dog sikkert 70/- herfor. — Til Shanghai kan placeres flere Baade og herfor indikeres 60/-.

De europæiske Markeder er ikke undergaaet større Ændringer i den forløbne Uge. Fra Rumænien har der været en Del Forretning for Korn til U.K. til Rater omkring 80/-, og for Kul fra U.K. til Vestitalien betaltes der 28/- for neutral Tonnage. For Kul til Danmark har der kun været minimal Aktivitet. — De Baade, det lykkes at naa Lossehavn, tvinges for største Delen af Isen til at blive liggende efter endt Udlosning, og vi forstaar der hersker Vanskeligheder med Opnaelse af stem og licence for de meget faa frie Baade, der vil interessere sig for Kul til Danmark.

Timechartermarkedet kan stadig tage megen Tonnage i alle Farter. For Damper med Levering og Tilbagelevering Far East bydes \$5.25 for about 6 Maanedere. I West India Farten er Befragterne stadig interesseret i Tonnage for Rundture eller Perioder, men Fragtideen ligger fremdeles omkring \$3.50 for 3,000 Tonner. For transatlantisk trip across, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering Nordfrankrig, Antwerp/Rotterdam, bydes for 4,000 Tonner \$10.—, og for lignende Størrelse Baade indikeres omkring \$7.—/8.— for transatlantisk Rundtur.

De forenede Jernstøberier

De Forenede Jernstøberiers samlede Produktion har i Fjor været 5,758 Tons mod 4,856 Tons i 1938, meddeles det i Selskabets Aarsberetning. Ledelsen tilføjer, at samtlige Fabriker har været godt beskæftiget i det forløbne Aar.

I Salget af Centralvarmekedler fra Frederiksværk-Fabrikken er der indtraadt en Bedring, desuden er Salget af raat Støbejern steget væsentligt.

Videropføres i Beretningen, at den sidste Del af Aaret har været præget af de stigende Arbejds lønninger og Materialepriser paa Grund af de vanskelige internationale Forhold, men alle Fabrikker er i Øjeblikket tilfredsstillende beskæftiget, og den samlede Ordrebeholdning ved dette Aars Begyndelse var større end i Fjor ved samme Tid, men Fremskaffelse af Materialer foraarsager stadig store Vanskeligheder.

Til Slut omtales Regnskabstallene. Der udbetales 6 pCt. Udbytte.

Norsk Damper »Steinstad« sænket

Efter at være drevet om i 5 Dage i en havareret Motorbaad ankom 11 overlevende fra den norske Damper »Steinstad«, som blev torpederet forrige Torsdag, til en Ø ved Vestkysten af Eire. 13 Mand af Besætningen menes at være omkommet. Damperen blev hele Onsdag Nat fulgt af en Undervandsbaad, og om Torsdagen fik den Ordre til at stoppe, og Mandskabet beordredes til at forlade den. Damperen »Steinstad« var paa 2,476 Tons og hjemmehørende i Oslo.

Kapret tysk Trawler

Den tyske Trawler »Herrlichkeit«, 268 Tons, er under britisk Flag blevet ført til en skotsk Havn.

Sænkede Skibe

Det norske Motorskib »Sangstad«, 7,800 Tons, er sunket efter en Mineeksplosion i Nordsøen. Alle ombordværende reddedes.

Damperen »Hop« af Bergen, 2,250 Tons, menes at være gaaet tabt med hele sin 17 Mands Besætning; den afgik fra Bergen den 3. Februar og er ikke set siden.

Det tyske Bureau meddeler, at den engelske Tankdamper »Imperial Transport«, 8,022 Tons, er sunket i det nordlige Atlanterhav.

Den finske Damper »Wilja«, 3,396 Tons, er sunket efter en Eksplosion ved den engelske Kyst. Besætningen reddedes.

Den græske Damper »Ellin«, 4,917 Tons, er blevet torpederet 60 Mil fra Kap Finisterre. Hele Besætningen blev reddet.

Isbryder Bugserbaaden »Hermes« gaaet til Bunds

Aarhus Havnevæsen fik forleden Morgen en ubehagelig Overtaskelse: I Nattens Løb var Havnens Isbryder-Bugserbaad »Hermes« sunket ved Bolværket i Aarhus Havn. Kun Masten og en Del af den store Skorsten ragede op over det isfyldte Vand.

»Hermes« gik i Havn ved 16-Tiden Onsdag Eftermiddag, og en halv Time senere forlod Mandskabet Skibet.

Det er endnu ikke opklaret, hvorledes Skibet er sunket. Der er Mulighed for, at en eller flere Nagler er blevet trykket ind, da »Hermes« Onsdag Eftermiddag arbejdede i den flinthaarde Is udenfor Havnen.

Torms Damper »Freya« sprunget læk

Det maa befrygtes, at Rederiet Torm foruden »Aase« skal miste endnu et Skib, heldigvis uden at der denne Gang staaer Menneskeliv paa Spil.

Til Rederiet indløb i Søndags Underretning fra Kaptajn F. C. Petersen paa Damperen »Freya«, at han havde maattet sætte Skibet paa Grund ved Lysekil, ca. 100 km nord for Gøteborg. »Freya« har siden Natten til forrige Onsdag sidet fast i Isen sydvest for Lysekil. Søndag Morgen mistede Skibet Roret, og da Fartøjet samtidig sprang læk, havde Kaptajnen ingen anden Udvej end at sætte Skibet paa Grund.

I sin Indberetning til Rederiet oplyste Kaptajn Petersen, at hele det forreste Lastrum var fyldt med Vand, og Rederiet gav derfor straks Ordre til, at »Freya« skulde forlades. Fiskere fra Fiskerlejet Grundsund, syd for Lysekil, gik ud i Baade for at hjælpe Besætningen i Land med deres Ejendele, og alle er nu kommet velbeholdent i Land.

Det befrygtes, at »Freya« bliver Vrag. Under de nuværende vanskelige Forhold er der ikke meget Haab om at redde Skibet og dets dyrebare Last: en Ladning Koks, der var bestemt for København. Det maa saaledes befrygtes, at den i Forvejen vanskelige Brændselssituation skærpes yderligere.

»Freya« var paa Størrelse med det krigsforliste »Aase«, og var ligesom det bygget i 1924, men medens »Aase« var bygget i København paa Flydedokken, er »Freya« bygget paa Nakskov Skibsværft. Det maaler 1900 Tons Dødvægt og føres af Kaptajn F. C. Petersen, som har ført Skibet i en Aarrække. Besætningen tæller 17 Mand.

Det første Skibsfarts-Regnskab

Aarets første Skibsfartsregnskab foreligger nu fra Rederiet »Draco«.

Nettooverskudet er steget fra 17,941 Kr. i 1938 til 80,758 Kr., og der deklarerer 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne mod Nul i Fjor. — Ved Begyndelsen af Aaret ejede Selskabet to Baade, »Riga«, bygget i 1906, og »Skagen«, der er paa 900 Netto Register Tons og bygget i 1914. Den 34 Aar gamle »Riga« blev solgt inden Krigens Udbrud.

Driftskontoen for »Skagen« viser en Bruttoindsejling paa 458,011 Kr. (mod 289,152 Kr. i 1938), herfra gaar diverse Skibsudgifter paa 337,956 Kr. (mod 245,755 Kr.). Damperens Nettoindsejling bliver herefter 120,055 Kr. (mod 43,397 Kr. for 1938).

»Riga«s Driftskonto er paa sin Vis ogsaa af Betydning for Vurderingen, da Damperen ikke har været i Drift ud over Fredsmaanederne. Bruttofragterne er opført med 180,967 Kr. (mod 284,090 Kr.), diverse Skibsudgifter med 151,406 Kr. (mod 236,767 Kr.), Nettoindsejlingen udgør altsaa 29,560 Kr. (mod 47,322 Kr. i 1938).

Skibenes samlede Indsejling ligger paa 149,615 Kr. (mod 90,719 Kr.), herfra gaar diverse Omkostninger inklusive Administrationen med 18,937 Kr. (mod 17,260 Kr.). Assurance 40,235 Kr. (mod 42,048 Kr.). Telegrammer og Porto 3354 Kr. (mod 4657 Kr.), Renter og Kursdifferencer 6670 Kr. (mod 11,336 Kr.). Nettooverskudet er 80,417 Kr. mod 15,416 Kr., med Overførslen bliver der til Disposition 807,758 Kr. (mod 17,941 Kr.).

Tyske Gaver

Den 15. Juli 1939 bjergede Kaptajn H. P. Bendtsen paa Motorskibet »Villig« af Neksø Liget af den forulykkede Radiotelegrafist Asendorf og bragte det til Fyrskibet Adlergrund. I Anerkendelse heraf har Generalfeltmarskal Göring ladet Kapl. Bendtsen overrække en Sølvskaal til Erindring.

Paa Foranledning af det tyske Rigsluftfartsministerium fik Kaptajn Meyer, der med Damperen »Teddy« reddede Besætningen fra en nødlandet tysk Flyvemaskine i Nordsøen, i den tyske Legation overrakt en Sølvskaal og 500 Kr. til Fordeling mellem Besætningen paa den danske Damper.

Norsk Damper »Telnes« frygtes forlist

Kristian Jepsens Rederi meddeler, at der er alvorlig Grund til at antage, at Damperen »Telnes« er forlist. »Telnes« forlod New York den 9. Januar med Stykgods til Holland og Belgien for amerikanske Befragteres Regning, og siden har man intet hørt til Skibet, ligesom de anstillede Undersøgelser ikke har givet noget Resultat. Skibet, der førtes af Kaptajn Thomassen, Bergen, havde en Besætning paa 18 Mand, alle Nordmænd. Det var paa 2550 Tons d.w. og tilhørte Dampskibsaktieselskabet »Nor«.

»Gothic« angrebet af tyske Flyvemaskiner

Det britiske Skib »Gothic«, 2429 Tons, vendte tilbage i Lobet af 2 Timer efter at være blevet angrebet af tyske Flyvemaskiner. Kaptajnen og 2. Styrmand var saarede af Maskingeværkugler og Skibets Overbygning ridset af Kuglerne.

Damperen »Enid«s Sænkning

Om Sænkningen af den norske Damper »Enid« udbredtes der, hedder det i en Meddelelse fra Berlin, vedblivende urigtige Fremstillinger i en Del af den neutrale Presse. Det fastslaaes derfor udtrykkeligt fra kompetent Side, at Damperen blev beskudt og sænket af en tysk Undervandsbaad, fordi den søgte at flygte og ikke adlød en Opfordring til at standse. Paastanden om, at Redningsbaaden blev beskudt, er frit opdigtet, hævdes det.



S.O.S.-Vesten

er klar paa 8 Sekunder og en Garanti for, at man holdes oppe. Man arbejder og sover med den paa.

Pris Kr. 34.00

Henvendelse:

D. DUCKERT,
Gothersgade 31, Mezz,
Telefon Central 5825

Bombarderet Trawler

En britisk Østkyst-Trawler, der blev angrebet af tyske Flyvemaskiner, er vendt tilbage med Ligene af 3 Medlemmer af Besætningen, der er blevet dræbt ved Maskingeværrild. Blandt de døde er Kaptajnen, der blev ramt, medens han opholdt sig paa Broen. Flyverne overdøgnede Trawleren med Kugler og nedkastede en Brandbombe paa Dækket, hvorved den traadløse Sender blev ødelagt.

Forlist paa Rejse fra Hirtshals

Til Hirtshals er indløbet Meddelelse om, at en norsk Damper »Torbrand« af Haugesund, som nylig sejlede fra Hirtshals i Ballast, er forlist paa Rejsen til Norge. Ud for Kysten ved Kap Lindesnæs stødte Damperen i Snestorm og Taage paa et undersøisk Skær og sank faa Minuter efter. Besætningen blev reddet.

Belgisk Trawler beskudt af Flyvere

En belgisk Trawler kom forleden ind til Zeebrügge efter at have maattet afbryde sin Sejlads. Kaptajnen berettede, at da Skibet var ca. 60 Sømil nord for Zeebrügge, saa han to graa Flyvemaskiner nærme sig. Han skyndte sig ned i Kbhytten for at hente et belgisk Flag, for tydeligt at tilkendegive Skibets Nationalitet, der øvrigt fremgik af de paa Skibssiderne malede Kendetegn. Et Øjeblik efter, at han havde forladt Kommandobroen, strøg de to Flyvemaskiner i en halv Snæs Meters Højde hen over Trawleren og affyrede en Salve, der beskadigede Broen og Skibets Motor. Mandskabet smed sig straks paa Dækket, og ingen af det blev saaret.

Søforhør

I Sø- og Handelsretten blev det paany fastslaaet, at den tyske Paastand om, at Flyverangrebet paa de danske Dampere »Ivan Kondrup«, »Finland«, »Feddy« og »Estland« var sket, fordi Skibene sejlede i Konvoj, ikke er rigtig. »Ivan Kondrup«s Besætning meddelte som nævnt, at de to Skibe overhalede de andre to, men at der ikke var Krigsfartøjer i Nærheden, saaledes at Antagelsen af, at det drejede sig om en Konvoj var ubegrundet. Dette understregedes yderligere af »Finland«s Besætning.

Retspræsident L. N. Hvidt oplæste et Uddrag af Skibsdagbogen. Den 9. Januar mellem Kl. 17 og 18 blev »Finland« angrebet af to tyske Bombeflyvemaskiner. To Gange blev der kastet Bomber mod Skibet, uden at det blev ramt. Rystelserne var imidlertid saa voldsomme, at et Kompas blev revet omkuld, Radioen blev sat ud af Funktion, og der skete adskillig Skade paa elektriske Ledninger samt i Maskinen.

Skibet var tydeligt mærket med Dannebrogssflag og Neutralitetstegn. Bl. a. var Ordet »Danmark« paamalet den ene Luge.

Efter Angrebet blev den ene Baad sat i Vandet for at oplage nogle Mand fra »Ivan Kondrup«.

Kaptajn L. P. Iversen afgav derefter Forklaring. Han oplyste, at »Finland« skulde hente Kul til København. Ved den skotske Kyst overhalede man »Feddy« og »Estland«, der ogsaa styrede Sydefter. Der var ikke Tale om, at de fire Skibe kunde betragtes som Konvoj. Der var heller ingen Marinefartøjer i Sigte. Der var kun et Par mindre Fiskefartøjer i Nærheden. Flyverne fløj i henvend 90 Fods Højde hen over Vandoverfladen og strøg saaledes lige tæt hen over Mastetoppene.

1. Styrmand A. Eriksen, 1. Maskinmester V. Hansen, Matros Sofus Andreasen og Donkeymand O. Gøttler godkendte Kaptajnens Forklaring.

Det Bergenske Dampskibsselskab

Det Bergenske Dampskibsselskab i Bergen udbetalte i 1939 i Driftsomkostninger og til Lønninger 25,27 Mill. Kr. Paa Skibe er afskrevet 2,92 Mill. Kr. Til Havari er medgaaet 216,000 Kr., til Præmier til Pensionsfond 105,000 Kr., til Administration 217,000 Kr., til Renter 223,000 Kr. og til Skatter 488,000 Kr. Totalindtægten udgjorde 30,88 Mill. Kr. Efter Afsætning til forskellige Fonds bliver tilbage 1,20 Mill. Kr. Til Reservefonden overføres 120,000 Kr., til Skattefonden 200,000, der udbetales 5 pCt. med 875,000 Kr. og overføres i ny Regning 6,000 Kr. Forrige Aar var Udbyttet 4 pCt. Vedrørende Flaaden nævnes, at et Skib, der er kontraheret i Helsingør ventes leveret uden større Forsinkelse i Juli Maaned efter Kontrakten. Videre nævnes, at 2 af de i Bergen og Moss kontraherede Motorskibe skal leveres i 1940 og 3 i 1941.

13 Mand omkommet fra »Den Haag«

Rederiet for det hollandske Tankskib »Den Haag« har modtaget Meddelelse om, at en Redningsbaad fra Tankskibet er blevet fundet i Nærheden af Falmouth: omtrent samtidig drev Liget af Skibets Steward i Land. Del befrygtes derfor at de 13 Mand fra denne Redningsbaad alle er druknede.

»Den Haag«, der gik tabt ved en Eksplosion den 15. Februar, havde en Besætning paa ialt 39 Personer, hvoraf Resten er reddet.

Esbjergkutter »Ejham« krigsforlist

En Esbjergkutter E. 92 »Ejham«, der fiskede i Nordsøen 150—160 Sømil Vest til Syd af Graadyb, er Natten til Lørdag ved 3-Tiden krigsforlist. Den forliste Kutter førtes af Ejeren, Fiskeskipper Anders Bækby Jørgensen, Esbjerg, der havde sin Søn, Jørgen Bækby Jørgensen, ombord. Trediemanden var den 28-aarige Gerald Charles Christensen, Gormsgade 118, Esbjerg, medens man endnu ikke kender Navnet paa Kokken, en ung Mand, der var paamønstreret, da Kutteren for ca. 14 Dage siden anløb fremmed Havn.

En anden Esbjergkutter »M. Hurboe« har Lørdag Aften bjerget Ligene af Far og Søn, klamrende sig til to Bøjer, der drev i Havet. De to andre af Besætningen savnes.

Tysk Damper forlist ved den svenske Skærgaard

Hamburg—Amerika-Liniens 7000 Ts. Damper »Orizaba«, bygget for 9 Maaneder siden, er gaaet paa Grund paa et Skær lige Nord for Skjervø og sunket. Besætningen blev reddet af et finsk Skib. »Orizaba« kom fra Amerika via Spanien til Hammerfest.

Svensk Damper »Santos« forlist

Reuters Bureau erfarer, at den svenske Damper »Santos« er sunket i den nordlige Del af Nordsøen. Der befaendt sig 30 Personer ombord paa Skibet, deriblandt en Del Passagerer. Efter hvad der meddeles, er hidtil 12 Personer blevet reddet. Ifølge Lloyds Register var »Santos« paa 3840 Tons og hjemmehørende i Stockholm.

Senere meddeles: Rederi-Aktieselskabet, som ejede »Santos«, bekræfter, at Skibet er gaaet under. Det havde en Besætning paa ca. 30 Mand og 2 norske Passagerer foruden 8 Mand fra den fornylig sænkede svenske Damper »Liana«.

Spansk Damper torpederet

Det spanske Skib »Banderas«, om hvilket det blev meddelt i Spanien, at det var ødelagt efter en indre Eksplosion, er blevet torpederet af en tysk Undervandsbaad 6 Sømil fra Kap Villano i Nærheden af Vigo. Det var undervejs fra Nordafrika til Pasajes ved St. Sebastian med Fosfat. Et græsk Skib er blevet torpederet i de samme Farvande. Disse Torpederinger, udført i de spanske Farvande, tilskrives den samme Undervandsbaad.

»Loch Maddy« torpederet

Damperen »Loch Maddy« af Glasgow, 4996 Tons blev i Torsdags torpederet i det nordlige Atlanterhav. Fire Mand blev dræbt. 35 overlevende blev optaget af et Krigsskib, som menes at have sænket Undervandsbaaden.

Norges Aftaler med Tyskland og England

De tyske Forhandlere er rejst tilbage fra Oslo til Tyskland efter at have ført Forhandlinger om en Handelsaftale med Norge. Ogsaa Forhandlingerne mellem Norge og England er naaet frem til Enighed, saa der blot er tilbage den endelige Udformning af Teksten og Underskrivelse af Overenskomsten.

Sammen med Underskrivelsen vil der blive indgaaet en Aftale der sikrer Lempelser for norske oversøiske Skibe, saa de undgaar at udsættes for Krigsfare ved Anløb af britiske Kontrollhavne.

Dødsfald

Fhv. Skibsfører Lars Larsen, »Kongeborgen«, Thurø, er død, 79 Aar gammel.

Skibsfører Larsen tog til Søs efter Konfirmationen og gik i flere Aar paa Langfart, hvorpaa han tog Styrmandseksamen paa Fanø Navigations-skole. Han sejlede derefter som Styrmand og Fører for forskellige Dampskibsrederier, bl. a. har han været Fører af store Barkskibe.

Da Skibsfører Larsen var 60 Aar, maatte han paa Grund af en Gigtlidelse sige Søren Farvel. Han købte sig et Hus paa Thurø, »Kongeborgen«, og her har han siden nydt sit Odlum.

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

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 - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøllid"
Amaliegade 38**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDEB:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELE. 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 5801. København S.
Amager 1483.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkoco**ROTTERDAM**Telephone:
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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

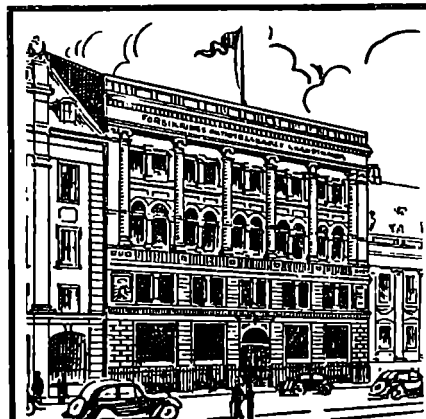
★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

A/o GRØN & WITZKE

Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9316

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

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Stibshjælpemaskiner
Kulsyre-lidslukningsanlæg
Brandalarmeringsanlæg
Oliefyrringsanlæg
Staalpropeller
Oliefiltre
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre
Evaporatorer
Armatur
Pumper
Ventilatorer
etc.

+ DANSKE HAVNE +

KØBENHAVN

Vanddybde: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavn en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 6,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gaasværkshavn 6,2 m. Ved Enghavn Brygge 6,3 m, ved Togbolmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen + 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 Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olla, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

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

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der 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 besorges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvaesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk 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 Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrilinen 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetonder og flere Fyriliner. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybgaende 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 højst 300 Kr. (alt med et Tilleg af for Tiden 40 pct.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besorges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibereparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 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 Elektriløbet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenges pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1909 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenges 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. Lodeser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 6 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzer's Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vøgt. 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 beselles ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodakraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. 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. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp, uformod. Ingen Lodsvang, naar Lods ikke benyttes; isvrigt moder. Afg. Ballastafgift: 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.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangar benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 10

TORS DAG 7. MARTS 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DEN NEUTRALE SKIBSFART OG SØKRIGSFØRELSEN

De Udtalelser, den norske Udenrigsminister Dr. *Halvdan Koht* forleden fremsatte vedrørende Norges og i det hele taget den neutrale Skibsfart og Søkrigsførelsen var saa klare og saa afgørende, at de bør understreges og støttes fra alle neutrale Landes Side. Det var et Ord i rette Tid, mandige og kloge Ord, der fortjener den størst mulige Anerkendelse.

Anledningen var den, at Stortinget i Oslo behandlede følgende Forespørgsel fra Stortingspræsident *Hambro*: Hvad har den norske Regering foretaget, og hvad agter den at foretage i Anledning af de Tab, den norske Skibsfart har lidt ved Søkrigsførelsen?

Udenrigsminister *Koht* udtalte som Svar paa *Hambros* Forespørgsel:

Jeg vil først give nogle praktiske Oplysninger om de Krigsforlis, Norge har haft.

Norge har mistet 50 Skibe paa ialt 110,000 Brutto-registertons. Det vil sige, at ca. 2.3 pCt. af hele vor Handelsflaade er gaaet tabt ved Krigsforlis. Ved disse Ulykker har ca. 350 norske Søfolk og Passagerer mistet Livet.

Af de krigsforliste Skibe har vi Bevis for, at 9 er sænket af tyske Undervandsbaade eller af tysk Magt paa anden Maade. Saa er der 8, som er savnet, og som vi ikke har nogensomhelst Melding om. Om Størsteparten af de andre 33 Skibe ved vi, at de er gaaet under ved Minesprængning, men enkelte kan vi dog tro er blevet sænket, selv om vi ikke tør sige det med Sikkerhed.

Samtidig med, at jeg nævner disse Tal, vil jeg gerne tillade mig fra dette Sted at rette Henvendelse til den norske Presse. Skriv ikke alt for uvilkaarligt om »Torpedering«, saa længe man ikke sikkert ved, hvad Aarsagen er til Krigsforliset. Noget saadant tjener blot til at vildlede Folkemeningen. Det er alene nok, at vi kan pege paa saa mange som 9 Tilfælde af Torpederinger eller anden Skyden i Sænk af vore Skibe.

Det er Minekrigen, som har voldt det største Tab for vor Handel.

Af de Skibe, som er minesprængt, er der kun to, som ved Uheld er gaaet ind i Mineområdet, der var bekendtgjort paa Forhaand. Alle de andre er sunket i Farvand, hvor der ikke var bekendtgjort noget Minefelt. Efter alt det, som er hændt, er vi desværre nødt til at gaa ud fra, at de krigsførende Magter ikke altid har fulgt de traktatmæssige Regler for Udlæggelsen af Miner, enten maa de have udlagt Minefelter, som ikke er blevet notificeret — og den norske Marine har ment, at man kunde paavise saadanne Minefelter i Nordsøen — eller ogsaa har Minerne ikke været saaledes konstrueret, at de er blevet uskadelige, naar de kom i Drift. Men det er sædvanligvis umuligt at faa Rede paa, hvorfra saadanne Miner skrives sig.

Hvis man vil klage over den hensynsløse Minekrig, maa man fremføre Klager for alle de krigsførende Magter.

Spørgsmaalet om at gøre en fælles Forestilling hos de krigsførende Regeringer om den folkeretsstridige Minekrig har været drøftet nogle Gange mellem de neutrale Stater, men nogen Enighed om Fremgangs-

maaden opnaaedes ikke. Sidst blev Sagen taget op paa det nordiske Udenrigsministermøde i København i Søndags, og der blev man enige om, at Norge, Danmark og Sverige nu hver for sig skulde henvende sig til de krigsførende Landes Regeringer med Anmodning om, at Mineudlægning, som er i Strid med Folkeretten, maa blive standset. Det norske Udkast til en saadan Henvendelse bliver nu udarbejdet i Udenrigsministeriet.

Saa kommer jeg til Torpederingerne og anden lignende Sænkning, og da maa jeg med det samme slaa fast, at alle de Skibe, om hvilke vi ved, at de er skudt i Sænk, er sænket af tyske Undervandsbaade, Krigs- eller Bombe-flyvere. I nogle Tilfælde har vi ikke kunnet gøre nogen Indvending mod selve Torpederingen, fordi den er gaaet for sig efter Regler, som er godkendt i Folkeretten. I andre Tilfælde tør vi sige med Sikkerhed, at Skibene er blevet sænket i Strid med Folkeretten og i Strid med internationale Aftaler.

»Enid« af Trondheim blev sænket af en tysk Undervandsbaad den 17. Januar udfør Nordspidsen af Shetland paa Rejse fra Norge til Irland. Irland er, som man ved, neutralt. Tyskerne skød Skibet i Sænk uden Varsel, mens det var ved at lede efter Mandskabet fra et engelsk Skib, som var torpederet lige i Nærheden, og Mandskabet fortæller, at Tyskerne endog skød paa dem, og at Redningsbaaden nær var blevet ramt.

Den 22. Januar blev Bergen-Skibet »Songa« standset langt ude i Atlanterhavet af en tysk Undervandsbaad og torpederet. Mandskabet fik Tid til at komme i Baadene, men fik ikke Tid til at faa med sig, hvad de behøvede af Mad og Klæder. De maatte opholde sig 5 Dage i Baadene, før de blev reddet, og led meget ondt. Det er i Strid med internationale Aftaler at forlade Mandskabet paa det aabne Hav paa denne Maade. Torpederingen var ogsaa ulovlig, da »Songa« var paa Rejse mellem to neutrale Lande og ikke førte nogen Slags Kontrabande med.

Den lille Oslo-Damper »Tempo« blev sænket af tyske Flyvere udfør Østkysten af Storbritannien den 3. Februar. De tyske Flyvere fløj over Skibet og skød med Maskingevær og kastede Bomber. Efter at Folkene var sprunget i Baadene, kom Flyverne tilbage og skød ogsaa paa dem. Det har fra tysk Side været sagt, at »Tempo« gik i Konvoj, men dette er ikke rigtigt. Skibet var ganske alene, da Angrebet kom. Vi protesterede hos den tyske Regering og nedlagde Krav om Erstatning for disse Ulykker, saa snart vi fik fyldestgørende Vidnesbyrd om, hvad der var sket.

Det er nu to—tre Uger siden, men vi har endnu ikke faaet noget Svar paa vore Klager.

I de sidste Dage har vi faaet flere Meldinger, der gaar ud paa, at 3 norske Skibe er blevet torpederet. Det gælder »Sangstad«, »Steinstad« og »Nidarholm«. De to førstnævnte var paa Vej til Norge, det ene med Korn og det andet med Malm, og hvis det er rigtigt, at de er blevet torpederet, og det synes at være bevist for »Steinstad«s Vedkommende, saa er det ikke sket i Overensstemmelse med Folkeretten. »Nidarholm« var paa Vej til England med Bomuld og Frugt, og Bomuld blev regnet for Kontrabande. Der spørges da, om den Maade, Sænkningen er foregaaet paa, er overensstemmende med de folkeretslige Regler, men om dette ved vi endnu ikke saa meget, at vi kan afgøre, om vi skal forebringe Sagen for den tyske Regering.

Om eet Skib »Eika« fra Kragerøy, har vi faaet Meddelelse, og det er fra selve den tyske Regering, om, at en tysk Undervandsbaad har sænket Skibet uden Varsel den 29. Januar. Meddelelsen blev givet mig af den tyske Gesandt i Oslo den 16. Februar. Det, der her er gaaet for sig, er en grov Krænkelser af Folkeretten, for »Eika« var paa Vej hjem til Norge med Salt fra Spanien. 16 Mand omkom ved denne Lejlighed, og kun to blev reddet og taget om Bord i Undervandsbaaden. I den Melding, som foreligger fra den tyske U-Baadschef, forsøger han at forsvare sig. Han siger, at »Eika« ikke havde tydelige Nationalitetsmærker, at det styrede i zig-zag, og at det forsøgte at sejle Undervandsbaaden i Sænk, men efter de Beviser, vi nu har faaet fra de to, som blev reddet, kan intet af dette være sandt. Vi vil derfor ogsaa tage denne Sag op overfor den tyske Regering.

I to Tilfælde, hvor Omstændighederne ved Forlisene har givet Anledning til Mistanke om, at Aarsagen var Torpedering, men hvor vi ikke har kunnet faa helt paa-lidelige Vidnesbyrd, har vi bedt den tyske Regering undersøge, om tyske Undervandsbaade ved en Fejltagelse havde sænket Skibene. Det gælder »Arne Kjøde» og »Britta», men det er endnu for tidligt at vente Svar paa Forespørgslerne herom fra den tyske Regering.

Det er først i de sidste 6 Uger, vi har haft disse folkeretsstridige Torpederinger eller Sænkninger, og fra først af tog vi hvert Tilfælde op for sig og nedlagde Protest og fremsatte Krav om Skadeserstatning men nu er der blevet saa mange af dem, at der kan være god Grund til at tage hele Spørgsmaalet op i Sammenhæng. Det kan være godt nok at faa Undskyldninger og Erstatninger for de Torpederinger, som er sket, men endnu bedre vilde det dog være at faa standset denne Undervandsbaadskrig og Bombekrigen paa Søen, før der bliver for mange af dem, og herom er det Meningen at gøre Forestillinger hos den tyske Regering med det allerførste.

Det blev der truffet Beslutning om paa det sidste Udenrigsministermøde i København, og i denne Sag skal de nordiske Regeringer støtte hinanden. Jeg haaber, at andre neutrale Regeringer ligeledes vil være med.

Vi har set mere eller mindre officielle Udtalelser i de tyske Aviser om, at den bedste Maade at undgaa Krigsforlis paa er at lade være at sejle paa England, og Tyskerne har bekendtgjort, at hele Havet omkring de britiske Kyster er »Farezone», men en saadan Bekendtgørelse har intet med Folkeretten at gøre, og det vilde være en direkte unneutral Fremgangsmaade, hvis Regeringen vilde forbyde vore Skibe at sejle paa England.

Desuden er det en Livssag for Norge at opretholde Handelen med England, det Land, som vi fra tidligere Tid har vor største Handel med, og vi kan ikke opgive en Skibsfart, som er en Hovednæringsvej for vort Land. Det er meningsløst at komme til os med saadanne Krav.

Endvidere bliver det sagt fra tysk Side, at vi selv fører os ud i Faren, naar vi lader vore Skibe gaa ind til Kontrol i engelske Havne. Vi holder selv ikke af denne Kontrol, og vi anser den for folkeretsstridig, naar den bliver benyttet mod Skibe, som gaar ud fra Norge til andre neutrale Lande, men selv om Englænderne tvinger vore Skibe til at gaa ind i deres Kontrolhavne, saa giver det ikke Tyskerne nogen Ret til at skyde vore Skibe i Sænk. Vi maa kræve fri Færdsel for lovlig neutral Handel.

Her er da Spørgsmaal nok, som trænger til at blive drøftet og afgjort, og som sagt: de vil blive taget op til Forhandling nu med det allerførste.

Hambro takkede for Udenrigsministerens Redegørelse og udtalte Haabet om, at Udenrigsministeriet og Regeringen vil faa Fremgang med disse Sager og forfølge dem uden at vente paa andre Lande.

DANMARKS SKIBSLISTE 1940

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udsendt den kendte gule Bog, Danmarks Skibsliste for 1940, og den bringer i det sædvanlige smukke Udstyr en Række fortrinlige Oplysninger ordnet saaledes, at Oversigten er den bedst mulige. Af Indholdet skal vi nævne: International Signalering — Signalering med internationale Signalstationer, Danske Kyst-Signalstationer, Danske Kyst-Radiostationer, Danske Stormvarsel Stationer, Engelske Kyst-Signalstationer, Meddelelse om Is, Vrag og andre Farer for Navigeringen, Isbrydningstjenesten osv.

Selve Skibsregistret er delt i 3 Afdelinger. 1. Register over danske Krigsskibe, 2. Register over danske Regeringsskibe, militære Skibe, undtaget, 3. Register over danske Handelsskibe, der igen er delt i 9 forskellige Afsnit. Endelig som Tillæg en Række Tabeller.

SKIBSFARTEN MELLEM NEUTRALE HAVNE

Det hedder i en Udtalelse fra Berlin: Tyskland ønsker at fremme de Neutrales indbyrdes Handel til Søs mest muligt, men i Spørgsmaalet om den engelske Kontrol af denne Søhandel er Tyskland »mere neutral end de Neutrales«, hvilket vil sige, at Tyskland hævder de Neutrales Neutralitet endnu mere end de selv. Ud fra disse Synspunkter ser velunderrettede tyske Kredse paa de Neutrales indbyrdes Handel til Søs.

Neutralitetssynspunktet gøres specielt gældende overfor Planerne om Indførelse af Navicerts. Disse Dokumenter skal som bekendt, hvis Forslaget virkeliggøres, udstedes af f. Eks. den britiske Konsul i New York. Han attesterer, at den paagældende Ladning er af neutral Oprindelse og bestemt til neutrale Modtagere for Eksempel i Oslo. I Kraft af denne Attest skal det neutrale Skib undgaa Undersøgelse i engelsk Kontrolhavn.

For de Neutrales er tre direkte Fordele indlysende.

- 1) Fare undgaas, naar Farezonerne og Minefelterne omkring England ikke skal passeres, men Ruten kan lægges uden om.
- 2) Sænkning undgaas. I Øjeblikket siger Tyskland: Et Skib, der er paa Vej til engelsk Kontrolstation, skal følgelig anløbe engelsk Havn. Hermed er Skibet bestemt for Fjenden. Skibe, der er bestemt for Fjenden, er Prise, og hvis de ikke kan indbringes til tysk Havn, sænkes de.

Naar de neutrale Skibe i Fremtiden i Kraft af et Navicert ikke skal anløbe engelsk Kontrolhavn, bliver de slet ikke omfattet af den tyske Prisordnings Bestemmelser. Derved undgaar de Sænkning, for saa vidt de da er i Fart fra neutral til neutral Havn.

- 3) Endelig vil Navicert-Ordningen være en økonomisk Vinding, idet Omvejen til Kontrolhavnen i England og Opholdet i den undgaas.

De tyske Synspunkter gaar imidlertid videre. De siger for det første principielt, at Tyskland ikke har nogen Interesse i at ødelægge de Neutrales Skibsfart, tværtimod er det Tysklands Bestræbelser at fremme den.

Indførelsen af Navicerts betyder imidlertid en Udvidelse af den engelske Kontrol, som forlægges helt frem til selve Afskibningen.

Der kan ikke være Tvivl om, at en saadan udvidet Kontrol er til ensidig Fordel for den ene krigsførende Part, nemlig England, der saaledes leder Alverdens Handel igennem sine Hænder.

Derigennem faar England yderligere Mulighed for

Afgang og Tilgang i Handelsflaaden 1939 har været:

	Dampskibe		Motorskibe		Sejlskibe		Tilsammen	
	Antal	B. R. T.	Antal	B. R. T.	Antal	B. R. T.	Antal	B. R. T.
<i>Afgang:</i>								
Forliste	9	11879	18	17772	1	264	28	29915
Solgte til Udlandet	18	21361	16	11109	—	—	34	32470
Ophuggede	2	192	3	92	—	—	5	284
Ommaaling	2	531	—	1663	4	838	6	3032
Tilsammen	31	33963	37	30636	5	1102	73	65701
<i>Tilgang:</i>								
Nybyggede i Danmark	2	3779	62	52558	—	—	64	56337
— - Udlandet	—	—	1	411	—	—	1	411
Indkøbte fra Udlandet	10	9528	29	4254	7	1432	46	15214
Ommaaling	—	1349	6	2503	—	—	6	3852
Tilsammen	12	14656	98	59726	7	1432	117	75814

at sikre sig, at Varerne ikke gaar videre fra de neutrale Lande til Tyskland. Handelen afskæres derved mere og mere. Endelig betyder Ordningen for de Neutrale en ny Underkastelse, en ny Formindskelse af deres Suverænitetshævdelse.

DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Januar er afsluttet med et Indførselsoverskud paa 22.2 Mill. Kr. mod 17.9 Mill. Kr. i Januar 1939. — Ifølge Opgørelsen fra Statistisk Departement har Værdien af de indførte Varer været 148.2 Mill. Kr. mod 168.1 Mill. Kr. i December 1939 og 135.3 Mill. Kr. i Januar i Fjor.

Stigningen i Importen i Forhold til i Fjor skyldes især Korn, Gødningstoffer, Brændselolie samt Jern og Staal, men ogsaa for andre Varer har der været nogen Fremgang i Indførselsværdien. Af Varegrupper med større Tilbagegang kan nævnes Foderstoffer (6 Mill. Kr.) og Kul, Koks, Briketter m. v. (4 Mill. Kr.), Selv om Stigningen i Indførselsværdien for største Delen af Varerne skyldes højere Priser og de fleste Varer er gaaet tilbage i Mængde, har der dog for nogle Varer ogsaa mængdemæssigt været nogen Fremgang, saaledes f. Eks. for Gødningstoffer, Kautschuk, Papirmasse, enkelte Metaller og Jern- og Metalvarer.

Udførslen havde i Januar i Aar en Værdi af 126.0 Mill. Kr. mod 138.3 Mill. Kr. i December i Fjor og 117.4 Mill. Kr. i Januar i Fjor.

NORGES HANDELSFLADES INDTÆGTER

Den norske Skibsfarts Bruttoindsejling i 1939 anslaaes til 900 à 1000 Millioner Kroner. Hovedparten af Handelsflaaden har været timechartret, delvis paa gamle Kontrakter. En Del Redere har faaet Fragterne reguleret paa Grund af Krigsforholdene, saa at Krigsudgifterne bliver dækkede, men mange har ikke faaet Erstatning for de forøgede Udgifter. Efter Redernes Opgørelse udgjorde de af dem i Udlandet erlagte Driftsomkostninger i 1938 ialt 272 Millioner Kroner eller ca. 39 pCt. af de i Aarets Løb indtjente Fragtbeløb. De store Stigninger i Driftsomkostningerne efter Krigens Udbrud, først og fremmest Forsikringer samt Mandskabstillæg, er betalt i Norge, og man regner derfor med at en større Procent af Bruttoindtægten kommer til Indtægt for Norge ved den endelige Opgørelse for 1939 end Tilfældet var for 1938.

HVAD ER KRIGSKONTRABANDE?

Den svenske Generalkonsul i Hamburg har meddelt de svenske Myndigheder, at Prisedomstolen i Hamburg under Behandling af en Sag mod en opbragt finsk Damper for første Gang har haft Lejlighed til at tage Stilling til Spørgsmaalet om hvorvidt firskaaret Træ, Planker, Bjælker o. l. skal betragtes som Krigskontrabande. Det blev fastslaaet, at firskaaret Træ maa anses for at være ubetinget Krigskontrabande, da det kan anvendes ved Tilvirkningen af Lastbiler, Godsvogne, Hangarer, Barakker og Ammunitionsdepoter samt til andre Frembringelser med militært Formaal.

Endvidere maatte Domstolen tage Stilling til, om Ægypten maatte betragtes som krigsførende Land. To græske Skibe, der var paa Vej fra Finland til Ægypten, er blevet opbragt, og Kendelsen kom til at lyde paa, at da Ægypten i militær og økonomisk Henseende helt beherskes af en mod Tyskland fjendtlig Magt, da England desuden ifølge Overenskomster af 1928 og 1936 har faaet frie Hænder i Landet, særlig i Tilfælde af Krig, og da desuden Alexandria er engelsk Flaadebasis, maatte de to Skibes Last af firskaaret Træ betragtes som Krigskontrabande. Derimod blev Skibene frigivet, da de græske Redere maatte anses for at være uden Kendskab til, at Ægypten maa betragtes som fjendtligt Land for Tyskland.

SKIBSREDER, KONSUL CHR. ANDRESEN 65 AAR

En af dansk Skibsfarts kendteste Mænd, Konsul, Skibsreder Chr. Andresen fylder 11. Marts 65 Aar.

Konsul Andresen er født paa Rømø, hvor hans Fader var Skibsfører. Han blev uddannet i Skibsmæglerforretninger og andre Kontorer i København, Newcastle on Tyne, Hamborg, Antwerpen og Rotterdam og blev i 1898 Prokurist i den sidstnævnte By. To Aar efter nedsatte han sig i Esbjerg og var Medstifter af Dampskibsselskabet »Dania«, der om kort Tid kan fejre 40 Aars Jubilæum. Siden da har Konsul Andresen været »Dania«s Leder og Medlem af dets Bestyrelse. I en Aarrække var han belgisk Konsul i Esbjerg.

Det Felt, paa hvilket Konsul Andresen har øvet sin betydeligste Indsats foruden i sit Selskab er indenfor »The Baltic and International Maritime Conference« og dennes Executive Committee. Han har været Medlem af Bestyrelsen siden 1911 og Vicepræsident siden 1929. Indenfor Dansk Dampskibsrederiforening har Konsul Andresen ligeledes udført et stort og fortjensfuldt Arbejde, først som Medlem af Bestyrelsen fra 1921—24, siden som Næstformand fra 1924—33. Ogsaa andre af Skibsfartens Institutioner har nydt godt af hans Arbejdskraft og Indsats; saaledes er Konsul Andresen Næstformand i Danske Rederes Retsværn, og var Næstformand i Søfartsraadet 1927—33 og endelig Medlem af Bestyrelsen for »Georg Stages Minde« 1928—37 samt Medlem af Bestyrelsen for Dansk-Fransk Dampskibsselskab i en Aarrække.

ENGLANDS UDENRIGSHANDEL

Englands Udenrigshandel har siden Krigsudbruddet haft store Vanskeligheder.

Krigens Udbrud bevirkede en kraftig Indskrænkning i Englands Eksport — hvilket som bekendt gav Anledning til alvorlig Uro i engelske økonomiske Kredse og medførte, at Kravet om en intensiv Eksportkampagne efterhaanden er ført frem med stadig voksende Styrke. Efter det foreliggende statistiske Materiale udviste de første tre Krigsmaaneder en gennemsnitlig Nedgang i Englands Eksport paa 34.1 pCt. i Sammenligning med den tilsvarende Periode i 1938. Derimod var der for Importens Vedkommende kun Tale om en Nedgang paa 15.7 pCt. Efter den første Krigsmaaneds kraftige Forskydninger var Importen dog allerede i Oktober begyndt at tendere opad og laa i November tilmed over Importtallet for November 1938, om end der i denne Forbindelse naturligvis maa tages Hensyn til Prisstigningens Virkninger. For Eksportens Vedkommende er Bedringen imidlertid sket langsommere. Saaledes laa Eksportværdien i Oktober 7 pCt. højere end i September og var i November 50 pCt. højere end i Oktober — hvorved Førkrigniveauet naaedes, omend Stillingen stadig var ringere end for samme Tidsrum i det forudgaaende Aar.

Den nu foreliggende Statistik for December viser, at en fortsat Bedring har fundet Sted for saavel Importens som Eksportens Vedkommende.

21 DANSKE SKIBE GAAET NED

Vi er nu naaet op paa det triste Tal af 21 danske Skibe, der er krigsforlist, og disse 21 Katastrofer har tilsammen krævet 268 Sømands Liv.

Regner man »Aase« og »Maryland« for totalforlist og Besætningen for omkommet, ser den danske Opgørelse saaledes ud:

»Vendia«, »Canada«, »Ove Toft«, »Scotia«, »Magnus«, »Bogø«, »Jytte«, »Jægersborg«, »Hanne«, »Danmark«, »Canadian Reefer«, »Tekla«, »England«, »Fredensborg«, »Vidar«, »Chastine Mærsk«, »Martin Goldschmidt«, »Rhone«, »Sleipner«, »Aase« og »Maryland«

er totalforliste, medens »Feddy« og »Ivan Kondrup« er blevet beskadigede.

Ved disse Forlis er omkommet 255 Mand, idet »Canada«s, »Danmark«s, »Canadian Reefer«s, »Sleipner«s og »Chastine Mærsk«s Forlis ikke kostede Menneskeliv. Hertil kommer 3 Mand, som gik ned den 3. September med Fiskekutteren »Nordstrand« 4 i forrige Uge med Esbjergkutteren »Eijam« og 6 danske Søfolk, som er gaaet ned med norske eller svenske Skibe.

MEDDELELSER FRA DANSK

Forhøjelsen af Havneafgiften i italienske Havne

Fra den 1. Marts d. A. er Havneafgiften (tassa d'ancoraggio) for alle mekanisk drevne Skibe, der ankommer til Italien fra udenrigske Havne, forhøjet fra Lire 3.60 til Lire 4.30 pr. Netto Register Tons med 30 Dages Gyldighed, medens den samme Afgift med 12 Maaneders Gyldighed forhøjes fra Lire 9.— til Lire 10.— pr. Netto Register Tons.

Responsum Nr. 93

Til Brug under en Voldgiftssag mellem et Rederi og et Skibsværft tillader man sig at udbede sig Dampskibsrederiforeningens Udtalelse angaaende følgende Spørgsmaal:

I en Kontrakt angaaende Bygning af et Motorskib er det med Hensyn til Maskinen — en enkeltvirkende 4-cylindret Totakts-Dieselmotor med Trykforstøvning — fastsat, at den skal »udvikle ca. 600 I.H.K. ved ca. 300 O/M«.

Der spørges nu, om hvilket Spillerum med Hensyn til indicerede Hestekræfter der maa antages at være indrømmet ved Tilføjelsen af Ordet »circa«.

Svar.

Dansk Dampskibsrederiforening har svaret, at Garantier med Hensyn til Hestekræfter formentlig i Alminde-

Antallet af omkomne Søfolk fra danske Skibe, og danske Søfolk fra udenlandske Skibe er herefter 268.

I hele Krigsaaret 1914 krigsforliste 6 danske Skibe, 50 Mand omkom, i 1915 krigsforliste 22 og 37 omkom, i 1916 var Tallene 75 og 147, i 1917 begyndte saa den uindskrænkede Ubaadskrig, og da Verdenskrigen sluttede, havde den danske Handelsflaade mistet 305 Skibe og 667 Mand. Antallet af Omkomne i Forhold til Antallet af krigsforliste Skibe er altsaa i denne Krig meget større.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

lighed opgives uden nogen Tolerance, men da der her er angivet »udvikle ca. 600 I.H.K. ved ca. 300 O/M«, vil denne Tolerance formentlig i Henhold til »Normer for Prøver med Dampkedler, Dampmaskiner, Dampmaskiner og Forbrændingsmotorer« udgivet af Dansk Ingeniørforening (Side 9) kunne angives til 2,5 pCt.

Brotakstændringen

Tillægsliste over Havne, som har godkendt Havne- og Brotakstændringen, hvorefter Skibe, der alene anløber Havn af Hensyn til Faren for drivende Miner, er fritaget for Skibsafgift, naar Anløbet ikke strækker sig udover en Maaned:

Amtøftbroen.	Mariager.
Doverodde Anløbsbro.	Middelfart.
Dyreborg Havn.	Nykøbing M.
Ebeltoft.	Nykøbing S.
Hobro.	Oure Bro.
Holbæk.	Randers.
Kalundborg.	Sejersø.
Kongsgaard Anløbsbro.	Søby — dog ikke udover 2 l
Læso-Vesterø.	Døgn.
Læso-Østerby.	Thisted.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Svensk Damper torpederet

Den svenske Damper »Orania« af Stockholm er, efter hvad der meddeles fra London, sunket i Nordsoen. Det antages, at Damperen er blevet torpederet. 10 Mand af Besætningen er blevet reddet af en engelsk Jager, men en Redningsbaad fra »Orania« savnes. Damperen var paa Vej fra Sydamerika med Korn.

Flere Sænkninger

19 Mand af Besætningen paa den engelske Damper »Efos«, 1245 Tons, blev forleden Aften bragt i Havn af et hollandsk Skib. Det menes, at »Efos« er stødt paa et Vrag i Nordsoen og sunket. Hele Besætningen skal være blevet reddet.

Den engelske Liner »Pyrrhus« paa 7418 Tons, tilhørende Blue Funnel-Selskabet, blev forleden sænket »ved fjendtlig Aktion« udfor den engelske Vestkyst. Der var ingen Passagerer om Bord. Besætningens 70 Mand reddedes alle med Undtagelse af 8 Kinesere, som det antageligt ikke lykkedes at komme op fra Fyrrummet. Sænkningen fandt Sted ved højlys Dag.

Den italienske 5340 Tons Damper »Mirella« paa Vej til en nordengelsk Havn er sunket paa to Minutter efter en Eksplosion ca. 14 Sømil fra Kysten. 9 Mand blev reddet fra en Baad, der drev i Land paa den engelske Kyst. Der var endnu en Mand i Baaden, men han var død. Nogle faa Kilometer længere henne ad Kysten drev en anden Baad i Land med 7 Overlevende. 11 Medlemmer af Besætningen savnes stadig.

Tysk Damper kapret

Officielt meddeles, at den tyske Damper »Wahehe«, 4709 Tons, er blevet kapret af et britisk Krigsskib og bragt til en engelsk Havn. Besætningen blev efter Forlydende hindret i et Forsøg paa at sænke Skibet.

»Wahehe« er det 4. Skib, Woermann-Linien har mistet i denne Krig. De andre tre er blevet sænkede af deres egne Besætninger, nemlig »Wakame« 3771 Tons, »Woermann« 8577 Tons og »Walusse« 9521 Tons.

»Wahehe« var en af de seks Dampere, der for nylig afsjlede fra Vigo i Spanien.

To andre, nemlig »Moren« 1968 Tons, »Rostock« 2542 Tons, er ligeledes blevet kappede, og en tredje »Orizaba« 4354 Tons, er sunket i norske Farvande.

Tysk Damper stukket i Brand

Agence Havas meddeler, at den tyske Damper »Troja«, 2390 Tons, er blevet ødelagt af sin Besætning ved den hollandske Ø Aruba i Nærheden af Venezuelas Nordkyst. Den blev Torsdag Aften standset af en engelsk Krydsler,

og for at undgaa Kapring stak Besætningen Damperen i Brand.

Britisk Damper paa Mine

Den britiske Damper »Clan Morrison«, 5936 Tons, er stødt paa en Mine i Nordsoen. En Mand af Besætningen blev dræbt og 15 saaret. De Reddede blev landsat i Søndags i en Havn paa Østkysten.

Besætningen, der alle var Indere, arbejdede en halv Time efter Eksplosionen paa at befri Førstestyrmand Powell, der var blevet fanget som i en Fælde af Vragstumper af Broen. Skibet holdt sig endnu flydende, da Besætningen gik i Baadene.

De svenske Sømænd kræver Konvoj til Havne i krigsførende Lande

Overbestyrelsen for det svenske Sømændsforbund har holdt Møde i Gøteborg og bl. a. drøftet den udvidede totale Ubaadskrig, som i høj Grad har øget Risikoen til Søs og allerede har kostet ca. 300 svenske Sømænd Livet. I denne Forbindelse vedtoges enstemmigt følgende Udtalelse:

Det svenske Sømændsforbunds Hovedbestyrelse har paa sit Møde drøftet den øgede Aktivitet i Krigsførelsen til Søs. Med Betyrning ser man, hvorledes neutrale Skibe sænkes, og deres Besætninger følger med i Dybet. Vi forstaaer, at Landet trænger til livsvigtige Varer og er afhængig af sin Eksport, men vi fordrer samtidig, at Landet saa vidt muligt afværger de Farer, Sømændene er udsat for.

Der er udfærdiget Forordninger om Sømændenes Sikkerhed, men disse er ikke tilstrækkelige, hvorfor vi samtidig med, at vi protesterer mod den hensynsløse Krigsførelse, opfordrer til at søge at tilvejebringe en saadan Ordning, at Skibe til og fra krigsførende Landes Havne konvojerer, og at de, som er paa Rejse fra en neutral Havn til en anden, ikke skal behøve at anløbe de for Krigsrisiko meget udsatte Kontrolhavne.

Stor Damper bombet, over 100 savnes

Det meddeles officielt, at den engelske Indien-Damper »Donala«, 8441 Tons, er blevet ramt af tre Bomber fra en Heinkel-Bombemaskine i Kanalen. Kaptajnen blev dræbt, Der udbrød Brand midt i Skibet. 20 Englændere af 48 og 88 Indere af 253 savnes og befrygtes at være dræbt.

Engelske og hollandske Skibe bjærgede de fleste blandt Passagerer og Mandskab. Mange blandt de Overlevende var saaret.

»Donala«, der nu ligger for Anker i en Havn, var et Passagerskib, der kom fra Antwerpen med 143 Indere, som den tyske Regering havde sat paa fri Fod, og som var undervejs hjem.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

I den forløbne Uge har Fragtmarkedet været uden væsentlige Ændringer i de ledende trades. Der findes næsten overalt rigelig Beskæftigelse for Tonnagen, og adskillige Befragtere har uhyre vanskeligt ved at skaffe sig den tilstrækkelige Tonnage. De samme Ladninger noteres ofte fra Uge til Uge uden Resultat, idet Rederne viser en udpræget Tilbageholdenhed og kun synes at interessere sig for Befragtning efterhaanden som Tonnagen bliver prompt.

Der er til Stadighed stort Tonnagebehov fra River Plate til europæiske Destinationer, og der er i Ugens Løb foretaget adskillige Afsutninger. — Senest er der betalt \$31.50 fra up River til Antwerpen, hvilket er lidt under det tidligere Niveau. Til Eire er der i Ugens Løb sluttet flere Baade til 142/6, hvilket kan gentages. Til U.K. er der betalt 145/- og for fremmed Tonnage er betalt \$25 til Danmark. Endvidere er der Efterspørgsel efter Tonnage til andre europæiske Destinationer, ligesom det kan noteres, at Japan har vist Interesse for Tilbud af Tonnage fra La Plata.

De amerikanske Markeder viser fortsat stor Interesse for Tonnage. For Kul fra Northern Range til Rosario betales \$10, hvilket kan gentages, ligesom de øvrige sydamerikanske Importører viser meget stor Interesse for Kultonnage fra Northern Range. Til Buenos Aires indikeres \$9. For Scrap fra U.S. Atlantic til Japan bydes \$14.50 f.i.o., hvilken Rate foreløbig kan forbedres. Kul fra Hampton Roads til Gøteborg sluttedes til \$18, hvilket kan gentages. Der er stadig stort Tonnagebehov for Kul til vestitalienske Havne, og til Genoa/Savona er der sluttet flere Baade til \$16.80. Befragterne er fortsat interesseret i Marts/April Tonnage, og det er muligt, der kan opnaas Rateforbedring i denne Trade. Der er ligeledes Interesse for Kokstonnage til Genoa/Savona, og for 4,500 ts. foundrycoke indikeres \$23.50. Paa Netcharter kan der fortsat placeres Tonnage til europæiske Destinationer, og der er herfor betalt 36 c. Northern Range/French Atlantic og 38 c. U.S. Gulf/Havre.

Der er stadig mange Sukkerordrer i Markedet fra Vestindien, men Raterne i dette Marked har ikke vist større Ændringer. For Sukker San Domingo/Bordeaux bydes \$20, hvilket dog sikkert kan forbedres noget. Sukker San Domingo/Marseilles indikeres ligeledes \$20 med Option af Casablanca til \$19. Til Dunkirk søges fortsat Tonnage, men endnu uden Re-

sultat til Trods for, at der kan opnaas et meget betydeligt Ratetillæg for denne Havn. Fra Maceio til Marseilles indikeres \$20 for April Lastning.

Pacifickystmarkederne er fortsat støt. Der er flere Scrapordrer i Markedet til Japan til uændrede Rater, og der søges Tonnage for copper concentrates fra Vancouver til Japan. For Korn fra British Columbia til Antwerpen bydes \$22, uden at Rederne dog viser Interesse herfor. Fra British Columbia til Sydafrika kan der opnaas omkring \$180,000 f.i.o. for en neutral Baad paa 460,000 baleft., og for lignende Størrelse indikeres til Far East \$100,000.

Østens Markeder viser fortsat fast Tendens med begrænset Tonnagetilbud. Fra Philippinerne kan der stadig placeres Tonnage for Sukker til omkring \$10.00, og for Eris til ca. \$9 til Staterne, ligesom der søges Tonnage for Copra til Middelhavet.

Saigon Ris kan fortsat slutes til saavel europæiske Destinationer som til Vestindien og ligger meget fast, men Befragterne har store Vanskeligheder ved at sikre sig Tonnage. De indiske Markeder kan ogsaa stadig tage Tonnage, og der rapporteres flere Afslutninger fra Calcutta til French Atlantic til 145/- per 50 baleft., hvilket kan gentages for April/Maj Lastning.

Australien noterer mange Forretninger, men Rederne viser ikke dette Marked større Interesse. Fra Syd- eller Vestaustralien til U.S.N.H. opnaas nu antagelig omkring 80/-, og for Hvede til Shanghai kan 60/- gentages.

De europæiske Markeder ligger fortsat støt. Middelhavsfragterne er faste uden større Ændringer, og Tonnageudbuddet er meget begrænset saavel for udgaende Kul som for hjemgaende Forretninger. Danske Befragtere er stadig meget interesserede i Tonnage for Kul- og Koksladninger, og for fremmede Baade betales meget betydelige Tillæg til de af Fragtnævnet fastsatte Rater.

Timechartermarkedet ligger stadig støt, men uden større Ændringer. Der er mange Ordre for næsten enhver Størrelse Tonnage paa Timecharter, men Forretningerne er stærkt begrænsede paa Grund af neutrale Baades Vanskeligheder ved at opnaa Regeringstilladelse for længere Perioder. I West India Farten ligger Raten omkring \$3.50 for 3,000 Tonnere, og for transatlantiske trip across Forretninger kan opnaas omkring \$10 for 4/5,000 Tonnere.

Finsk Sømandsmission i Vanskeligheder

Krigen i Finland har ganske naturligt ramt den finske Sømandsmission meget haardt. Der er igennem Foreningens Blad »Sømandsvennen« rettet en indtrængende Appel til det finske Folk om at være med til at støtte de 10 Sømands hjem i fremmede Havne saavel som de 12 hjemlige Stationer. Men det finske Folk kan ikke alene!

Danmark har mange Sømandsmissions-Venner. Mange Mennesker udover det ganske Land er med i Bøn og Arbejde for vore mange Sømands hjem. Mon vi lager fejl, naar vi vover at tro, at der ogsaa blandt disse findes en Del, der vil være med til at give den finske Sømandsmission en Haandsrækning, saa at Hjemmene ikke skal lukkes af økonomiske Grunde?

Gaver kan sendes til Giro 3300, Indenlandsk Sømandsmission, Nordborggade 4, København Ø. Bidragsliste i Sømandsmissionens Blad »Redningsbaaden«.

Fr. Vilh. Eilschou-Holm,
Sekretær i Indenl. Sømandsmission,
Sømandspræst.

Skibssalgene til Belgien

»Völkischer Beobachter« beskæftiger sig i en Artikel med Meddelelsen om Salget af 8 Handelsskibe fra det amerikanske »United States Line« til et nydannet belgisk Rederi og opkaster Spørgsmaalet: Er dette Neutralitet? — Bladet henviser særligt til, at det drejer sig om de samme 8 Skibe, som det var Mening at overføre til norsk

Flag, hvilket den norske Regering dog forhindrede. Halvdelen af Aktiekapitalen i det nye Rederi, der dannedes den 13. Februar i Antwerpen med det ringe Beløb af 500,000 Francs, tilhører United States Line, saa der er foregaaet en nøjagtig Kopiering af den med Norge forsøgte Manøvre. Det er mærkværdigt, at den belgiske Regering har givet sin Billigelse til denne Overførelse til belgisk Flag, som er en amerikansk-engelsk Skinmanøvre, heder det i det tyske Blad.

Norsk Dampers »Silja« savnet

Dampers »Silja«s Rederi meddeler, at der er Grund til at nære alvorlig Frygt for Dampers, som man ikke har hørt fra siden den 5. Februar. »Silja«, der var paa Rejse fra Italien til Bergen med Salt, havde en Besætning paa 16 Mand og var paa 1950 Tons d.w.

Italiensk Dampers minesprængt

Den italienske Dampers »Maria Rosa« paa 4211 Tons, hjemmehørende i Genua, er sunket i Nordsøen efter en Eksplosion.

Det meddeles, at de overlevende fra den italienske Dampers »Mirella« der blev minesprængt forleden, er blevet landsat i Grimsby.

Den tyske Kuludførsel

Udvidelsen af den engelske Blokade til den tyske Kuludførsel medførte Lørdag Nat stor Travlhed i Rotterdams

Havn. Ekstra-Arbejdshold forsøgte at tilendebringe Indladningen i en halv Snes Skibe, som man haabede kunde naa ud i rum Sø inden Midnat. En Række Dampere afgik fra Havnen om Eftermiddagen. Englands Beslutning er et haardt Slag for Rotterdams Havn, idet den vil berøve den en stor Del af den Transithandel, der var tilbage.

Norsk Damper forlist

Kaptajnen paa Damperen »Annfinn« har telegraferet til Skibets Rederi i Oslo, at Skibet er forlist, men at Mandskabet er reddet og indbragt til Tangenes i Solund. »Annfinn« var paa 950 Tons og havde 14 Mands Besætning. Skibet var paa Vej fra Methil til Moss med Kul. Telegrammet omtaler ikke, hvornaar Ulykken er sket.

»Aase« sank næsten øjeblikkelig

Der afholdtes forleden Søforhør i Plymouth i Anledning af den danske Damper »Aase«s Krigsforlis. Det blev fastslaaet, at Messedreng Bistrup og Anden Maskinmester Petersen var afgaaet ved Døden som Følge af Udmattelse.

Et Vidne forklarede, at Bistrup, som døde paa et Hospital efter at være blevet reddet, havde fortalt ham, at »Aase« sank næsten øjeblikkelig. Det lykkedes Bistrup at komme op paa en Tommerlaade og ogsaa hjælpe Petersen op paa den. Petersen døde efter at have tilbragt 36 Timer paa Tommerlaaden. Kort efter passerede et stort hollandsk Skib tæt forbi Tommerlaaden uden at bemærke den.

Den danske Vicekonsul i Plymouth, Davis, takkede Officererne og Mandskabet paa det engelske Krigsskib for deres Bestræbelser for at redde Bistrups Liv.

Estisk Damper forlist ved Englands Kyst

Den estiske Damper »Arcturus«, 1.682 Brutto Register-ton, er ved den engelske Kyst stødt sammen med en ukendt Damper.

Den estiske Damper blev alvorligt beskadiget. Besætningen, 18 Mand, er blevet bragt i Land.

»Vestfoss« Besætning i god Behold

Besætningen paa den norske Damper »Vestfoss«, 1388 Tons, er i god Behold blevet bragt i Land i Kirkwall, efter at Skibet var blevet bombarderet fra Luften og sunket.

To græske Dampere savnes

De to græske Dampere »Panacharantos«, 12.800 B.R.T., og »Flora Nomilko«, 14.500 B.R.T., har længe været savnet. Det antages, at de er gaaet under ved den engelske Kyst.

Hollandsk Damper standset ved Scilly-Øerne

Den hollandske Damper »Soesterberg«, der er paa 1890 Tons, og som medførte en Ladning Majs til den hollandske Regering, blev, efter hvad der meddeles fra velunderrettet Kilde, den 17. Februar standset af en tysk Undervandsbaad 200 engelske Mil vest for Scilly-Øerne. Skibets Papirer blev undersøgt, hvorefter Skibet fik Lov at fortsætte sin Rejse.

Svensk Damper sænket

Reuters Bureau erfarer, at den svenske Damper »Santos« er sunket i den nordlige Del af Nordsøen. Der befaandt sig 30 Personer om Bord paa Skibet, deriblandt en Del Passagerer. Efter hvad der meddeles, er hidtil 12 Personer blevet reddet. Ifølge Lloyds Register er »Santos« paa 3840 Tons og hjemmehørende i Stockholm.

Rederiaktieselskabet »Nordstjernen« i Stockholm, som ejede »Santos«, bekræfter, at Skibet er gaaet under. Det havde en Besætning paa ca. 30 Mand og 2 norske Passagerer foruden 8 Mand fra den for nylig sænkede svenske Damper »Liana« (der gik ned sammen med »Rhone« og »Sleipner«).

Tre hollandske Skibe beskudt

Kaptajnen paa det hollandske Motorskib »Ruytter« har meddelt sit Rederi, at hans Skib Natten mellem Lørdag og Søndag er blevet bombarderet i Nordsøen af en Flyvemaskine. Bomberne ramte dog ikke, skønt den paagældende Bombemaskine kun fløj i en Højde af 70—100 Meter. Der blev ikke anrettet Skade og ingen af Besætningen kom noget til.

Senere meddeles, at to andre hollandske Skibe, »Schiealand« og »Amjaland« er blevet angrebet af en Flyvemaskine efter at de havde forladt Newcastle on Tyne. Flyvemaskinen beskød de to Dampere med Maskingeværer, uden at der dog blev anrettet Skade eller forvoldt Tab af Menneskeliv. Den paagældende Bombemaskine angreb derefter et engelsk Skib, der øjensynligt blev ramt, da det sank nogle faa Minutter senere. Den engelske Dampers Mandskab blev optaget af 3 britiske Torpedoagere.

Fransk Damper »P.L.M.25« sænket

Den franske Damper »P. L. M. 25«, der var paa 6000 Tons, er sunket i Nordsøen efter en Eksplosion. Fire Mand af Besætningen blev dræbt, og de øvrige 39 blev taget ombord i et engelsk Krigsskib, som har landsat dem i en Havn paa Sydøstkysten af England. Ni af dem maatte

føres paa Hospital med alvorlige Kvæstelser. De øvrige afrejser til Frankrig. Den første Eksplosion efterfulgtes hurtigt af en ny. Damperen sank straks. Flere af Mandskabet blev ved Eksplosionen slynget op i Luften, men alle blev opsamlet af det engelske Krigsskib.

De svenske og norske Kulfragter forhøjes

Sveriges Søfartsnævn har fastsat nye Maksimalfragter for Kul og Koks fra Storbritannien, Holland og Belgien. Ændringen gaar i Hovedsagen ud paa, at Fragterne forhøjes med 25 pCt. af de nuværende Grundfragter, og i de Tilfælde, hvor Fartøjerne gaar i Ballast fra Skandinavien for at hente anden Last hjem, med 50 pCt.

I Norge har man ligeledes fra og med 2. Marts forhøjet Maksimalfragterne. De hidtidige Rater for Kul, Koks og Cinders fra Østkysthavne i Storbritannien skal kun gælde Havne i og nord for Firth of Forth. For Havne syd for Forth til og med Tees er der et Tillæg paa 3 Kr. pr. Ton, og for Havne syd for Tees et Tillæg paa 5 Kr. pr. Ton. Endvidere sættes Tillægget for Koks og Cinders op med Kr. 2,50 pr. Ton, ligesom der foretages visse andre Reguleringer.

Engelsk Damper minesprængt i Nordsøen

Den britiske Damper »Jevington Court«, 4544 Tons, hjemmehørende i London, er sunket i Nordsøen efter Minesprængning. Mandskabet er landsat i en Havn paa Østkysten.

»Jevington Court« blev angrebet af tyske Flyvemaskiner den 12. Februar, men den Gang skete der ikke Skibet nogen Skade.

Det samme Rederi har tidligere mistet »Kensington Court« i September, »Arlington Court« i November og »Cedrington Court« i Januar Maaned.

To engelske Skibe torpederet

Den britiske Tankdamper »Endeavour« er blevet torpederet i rum Sø. 33 Mand af Besætningen er blevet landsat paa Madeira. 5 Mand savnes.

Damperen »Loch Maddy« af Glasgow, 4996 Tons, blev forleden Dag torpederet i det nordlige Atlanterhav. Fire Mand blev dræbt. 35 Overlevende blev optaget af et Krigsskib, som menes at have sænket Undervandsbaaden.

Sænket Damper

En Redningsbaad fra Yorkshire-Kysten er vendt hjem efter resultatløs Eftersøgning af Damperen »Katvaldis«, der havde meddelt, at den var blevet bombarderet og beskudt med Maskingeværer af to tyske Flyvemaskiner. »Katvaldis«, der var paa 3206 Tons, var hjemmehørende i Riga.

Middelfart-Sømand reddet fra norsk Krigsforlis

Sømand Anders Jensen, Middelfart, har modtaget telegrafisk Meddelelse fra sin Søn, Sømand Svend Erling Jensen om, at han er blevet reddet fra den norske Damper »Nidarholm«s Krigsforlis og er blevet landsat i Oslo.

Sv. Jensen har i halvandet Aar sejlet paa Amerika, men havde fornylig ladet sin Familie forstaa, at han vilde hjem, og det antages, at han har taget Hyre paa det norske Skib paa Hjemturen.

Eksamensresultater

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at ved den i Begyndelsen af Februar Maaned afholdte Maskin- og Motorpasserprøve i Thorshavn har Eksamensresultatet været følgende:

Til *Maskinpasserprøven* indstillede sig 9 Eksaminander, hvoraf 7 bestod.

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 18 Eksaminander, hvoraf 16 bestod.

Endvidere meddeler Direktøren for Maskinistundervisningen, at ved den i indeværende Maaned afholdte Haandværksprøve har Eksamensresultatet været følgende:

Der mødte 60 Eksaminander, hvoraf 59 bestod.

Bombebøssen

Beretningen om Sømandsstiftelsen »Bombebøssen«s Virksomhed i 1939, det 120 Aar efter dens Oprettelse, foreligger nu. Det hedder deri bl. a.:

Den 1ste Januar 1939 boede i Sømandsstiftelsen: 10 Ægtepar, 27 enlige Sømand. Ialt 47 Personer. I Aarets Løb er 1 Sømand afgaaet fra Stiftelsen. 1 Sømand og 1 Sømandskone er afgaaet ved Døden. I Stiftelsen er i Løbet af Aaret optaget 2 enlige Sømand. Den 31 December 1939 boede i Stiftelsen: 9 Ægtepar og 28 enlige, gamle Sømand.

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 Maries Fond ligesom tidligere Aar givet gratis Ophold

Ledige Lodsstillinger.

2 Lodsstillinger skal besættedes ved Københavns Lodseri. Fortrinsvis Adgang til at komme i Betragtning har — forsaavidt de iøvrigt fornødne Kvalifikationer er lige — den, der har erhvervet Bevis som Skibsfører og ikke er fyldt 32 Aar.

Skriftlig Ansøgning, bilagt med bekræftet Genpart af Styrmands- eller Skibsførerbevis og af Oplysning om Sejlid m. v., modtages indtil 15. April d. A. under Adresse: Lodsdirektøren, Overgaden O/V 60, Kbhvn K. Lodsdirektoratet, den 4. Marts 1940.

paa Hvilchjemmet i Lillerød og paa Strandvejshjemmet i Skotterup til forskellige af »Bombebøssens« Beboere.

Til Julen er der fra Velyndere af »Bombebøssens« skænkede Gaver til Beboerne.

Kaptajn P. Svarrer er efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed afgaaet som Inspektør. I hans Sted er ansat Kaptajn Paul Bernhard Jørgensen.

»Bombebøssens« har i Aarets Løb modtaget en Række Gaver, bl. a. fra Dampskibsselskabet »Torm« paa Selskabets 50 Aars Stiftelsesdag.

For disse Gaver og for Venlighed, der af Dampskibsselskaber og mange forskellige Mennesker er vist Støtelsen og dens Beboere, sender Foreningen sin hjerteligste Tak og ser heri et Bevis paa, at »Bombebøssens« gennem Aarene har forstaaet at bevare den Plads i mange Danske Hjerter, som den ædle Stifter, Kommandør Peter Norden Sølling, skaffede den.

Aarsberetning

Sømandsforeningen af 1856 med dertil hørende Institutioner har udsendt Aarsberetning for det 83. Aar, 1939. Det hedder bl. a. deri:

Hans Kongelige Højhed Prins Axel har i Aar overtaget Hvervet som Foreningens Præsident og følger saaledes i Faderens Fodspor, idet Prins Valdemar viste Foreningen den Ære og Interesse at bestride dette Hverv fra 1880 til 1930.

Virksomheden i Aaret 1939 er forløbet jævnt og roligt. Takket være de i Aarets Løb modtagne Gaver og Tilskud, har det været muligt at udbetale de for Aaret fastsatte forhøjede Ydelser.

Bestyrelsen retter en indtrængende Henvendelse til alle, der har Kærlighed til og Interesse for Søen, det være sig Rederier, Søassuranceselskaber, Skibsmæglerfirmaer, Skibsførere, Styrmande, Matroser og alle andre gode Mænd og Kvinder om at indmelde sig som Overordnede Medlemmer i Sømandsforeningen, og derved støtte dens omfattende Virksomhed til Gavn for Søens Folk og deres Efterladte, enten som Pengehjælp eller som Friboliger i Prinsesse Mariæ Hjem og paa Sct. Annæ Plads eller ved Oplagelse i Hjem for Styrmandselever. De alvorlige Forhold paa Søen i Øjeblikket vil stille endnu større og i høj Grad: berettigede Krav paa Hjælp fra Foreningen; en Hjælp, som det kun er muligt at yde ved større Støtte fra forstaaende Kredse.

Foreningen har haft den store Glæde at modtage to nye Legater fra Skibsreder Marius Nielsen, nemlig: Prins Valdemars Minde Legat til værdige trængende indenfor den danske Sømandsstand og Prins Axel og Prinsesse Margarethas Legat til Opførelse af eller Vedligeholdelse af Friboliger til gamle Sømand eller Sømands Enker, hver paa 20.000 Kr.

Takket være de i Aarets Løb modtagne Gaver og Tilskud, har det været muligt at opretholde den almindelige Drift af Prinsesse Mariæ Hjem og Sct. Annæ Plads 18 samt Frokostsue og Hjem for Styrmandselever.

I Prinsesse Mariæ Hjem findes 99 Friboliger, 45 for gamle Sømand og 52 for Sømands Enker, medens Inspektøren og Opsynsmanden hver har en Tjenestebolig.

Det samlede Antal Beboere var ved Aarets Udgang 156. »Hjem for Styrmandselever« har været fuldt besat hele Aaret, saaledes at det til Stadighed har huset 17 Elever, der for 50 Kr. om Maanedes her opnaar møbleret Værelse med Lys, Varme og Rengøring samt fuld Kost. Bohavet i Hjemmet trænger stærkt til Fornyelse og Kom-

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

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

plettering saaledes at Bestyrelsen vil være taknemlig for at modtage dertil egnede Møbler.

Tuborgs Paaskebryg 1940

De gamle Klosterbrødre i Bayerns Munkeklostre havde for Skik at brygge et særlig kraftigt Øl til deres Højtider. Denne Skik overførte Tuborg i Begyndelsen af dette Aarhundrede herhjemme ved at brygge Tuborg Paaskebryg, der siden da er blevet en af den danske Paaske Traditioner. Tuborg Paaskebryg, Aargang 1940, der nu er kommet i Handelen, fortsætter i sine mange Forgængeres Fodspor, hvad Kvaliteten angaar. Det er saa velsmagende og fyldigt, som man overhovedet kan ønske sig!

Et Bryg med Ry

Som en aarligt tilbagevendende Foraarsbebuder melder Carlsberg Paaske Bryg nu sin Ankomst. Det mørke, aromatiske Øl i den festlige gul-grønne Paaskekræft vil fra den 6. Marts kunne faas hos de Handlende og paa Restaurationerne — mange Steder fra Fad.

Forhaabentlig vil Transportsituationen tillade, at Carlsberg Paaskebryg ogsaa naar frem til Jylland og Fyn til den fastsatte Tid.

Carlsberg Paaske Bryg 1940 er helt paa Højde med sine Forgængere. Det er af samme fine Kvalitet og af tilsvarende Styrke som hidtil — kort sagt et Bryg med Ry!

Kongens Bryghus Paaskeøl

Kongens Bryghus har nu udsendt sit berømte Paaskeøl. Som sædvanlig er det et ekstra fyldigt Hvidtøl, hvis store Indhold af aromatisk Malt gør det dobbelt lækkert. Og med de farvestraalende Paaskelilje-Etiketter pynter det svært op paa Paaskebordet.

»Lagaholm«

Motorskibet »Lagaholm« af Göteborg er forulykket paa Atlanten vest for Skotland. Man ved endnu ikke, om Ulykken skyldes en Mine eller Torpedo. 24 Mand af Besætningen er blevet optaget af et norsk Fartøj. Ogsaa den øvrige Besætning menes reddet. »Lagaholm«, som var paa 2858 Bruttotons, tilhører Svenska-Amerika-Meksiko-Linien, og gik i Fart mellem Amerika og Skandinavien.

25 Aars Jubilæum

Afdelingschef M. P. Kjersgaard kan den 15. Marts fejre 25 Aars Jubilæum for sin Ansættelse i Firmaet C. K. Hansen, og i samme Tidsrum har han været Sekretær for Generalkonsul Johan Hansen.

Afdelingschef Kjersgaard, der er velkendt overalt i Skibsfartkredse, er meget afholdt indenfor det store Selskab, hvor han har erhvervet sig en meget smuk Position. Paa Jubilæumsdagen vil han sikkert efare, hvor mange Venner han har indenfor det Erhverv, han med saa stor Dygtighed har tjent.

75 Aar

Den 4. Marts fyldte tidligere Fører i D/S »Viking«, Kaptajn Chr. G. Drescher, 75 Aar. Kaptajn Drescher gik i Land 1918 og var i flere Aar Stevedor i Aarhus Havn samt Medlem af Aarhus Soret.

60 Aar

Den 1. Marts fyldte Fører i A. P. Møllers Rederi A/S, Kaptajn P. K. Mortensen, 60 Aar. Kaptajn Mortensen er Fører af s.s. »Betty Mærsk«.

50 Aar

Fører i Panama Transport Company, Kaptajn A. I. A. Andersen, fylder den 8. Marts 50 Aar. Kaptajn Andersen er Fører af Motortankskibet »Esso Balboa«.

Udnævnelse

Skibsinpektør ved Statens Fyrvæsen, Kaptajn R. M. Rasmussen, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

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

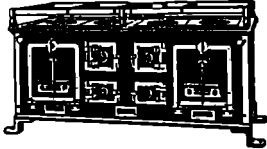
TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys - Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tfl. C. 1630

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

GRUNDLAET 1848

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2669

R A N D E R S

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

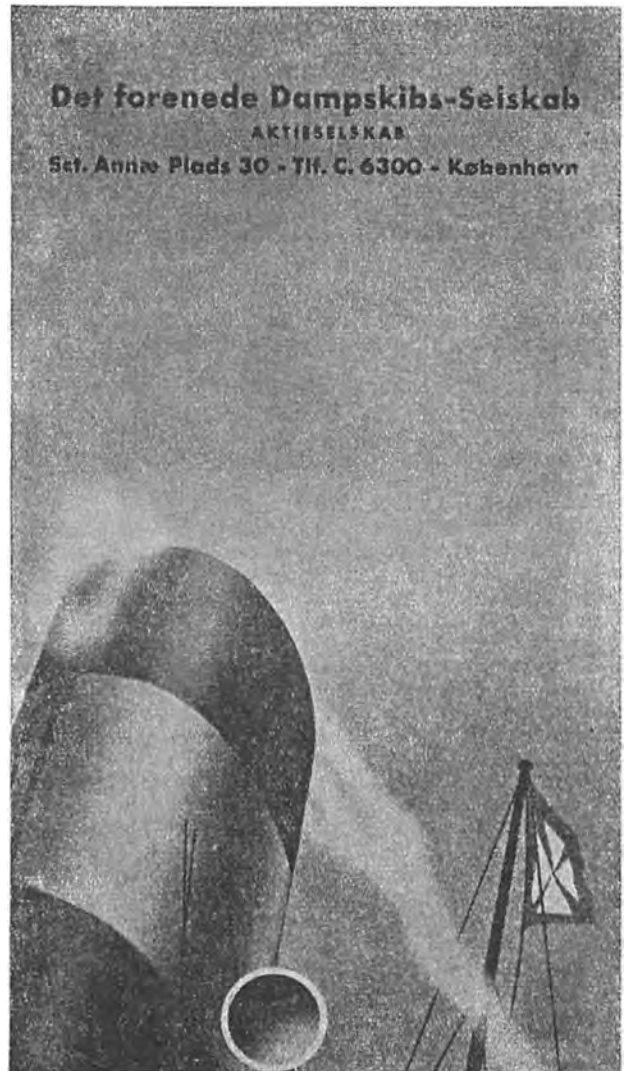
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN**Det forenede Dampskibs-Seiskab**

AKTIESELSKAB

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

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberet for Træskibe
Patent Mønje 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE
TURBINEOLIE**

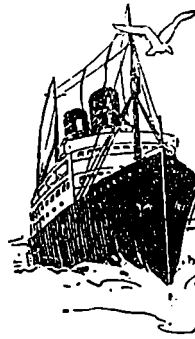
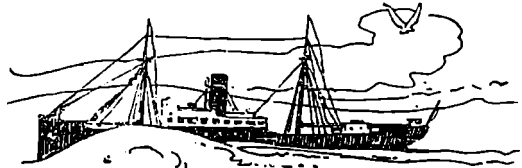
SPECIALITET:
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS



**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 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

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUSTELEFON 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

Telgr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERSStatstelefon 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^o**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

HORSENS

WILH. CHR. BECH

Indeh. AAGE RASMUSSEN

HORSENSTelefon 23—24—34
Statstelefon 5Telegram-Adresse:
»BROKERBECH»

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVETELEFON
386 & 786TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

SVENDBORG

HANS OLESENS Eftf.

Indeh. BJØRN FINSEN

HORSENSTelefon 45—294
Statstelefon 10Telegram-Adresse:
»OLESENS»**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 11

TORS DAG 14. MARTS 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FORHANDLINGER OM SØKRIGSFØRELSEN

Der vil fra dansk Side, i Overensstemmelse med det Resultat, der forelaa fra sidste nordiske Udenrigsministermøde, blive indledet Forhandlinger med Tyskland og England vedrørende Formerne for Søkrigen, saaledes som denne har udviklet sig, og med Hensyn til de Tilfælde, hvor der foreligger Overtrædelser af Folkerettens Bestemmelser. Det understreges, at efter alt at dømme er Flertallet af de danske Krigsforlis foraarsaget ikke ved Torpederinger, men ved Miner.

FRAGTRATETALET

Det danske Fragtratetal, som fra December til Januar steg med 93 Points til 498, er i den følgende Maaned gaaet 65 Points op til 563.

Fragtratetalet beregnes med Aaret 1935 som Basis lig 100. For Februar i Fjor var Fragtratetalet paa 123. Til Publikationen af det nye Fragtratetal knytter Statistisk Departement følgende Bemærkninger:

— Ligesom de foregaaende Maaneders Fragtratetal kan ogsaa det for Februar 1940 beregnede fremdeles paa Grund af de ekstraordinære Forhold kun med Tilnærmelse tages som Udtryk for Fragtniveauets Højde.

KRIGEN OG SKIBSFARTEN

Naturligvis har Rigsdagen ogsaa blandt de forskellige Forslag om Forlængelse af gældende Krigstidslove, som den i Øjeblikket beskæftiger sig med, maattet tage Stilling til Loven af 2. September 1939 om »ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten«, og der er altsaa Forslag om denne Lovs — altsaa Fragtnævnets — Forlængelse.

Der vil næppe fra Skibsfartens Side blive rettet nogen Indvending herimod, men fra visse Sider har man med Grund paatalt den mærkelige Paragraf 2 i det nye Lovforslag. Den lyder:

Til Bedømmelse af Fragtforhold, herunder Fragtrater m. v., kan Ministeren for Handel, Industri og Søfart kræve sig alle fornødne Oplysninger meddelt saavel af offentlige Myndigheder som af private.

Det er ikke helt klart hvorfor Handelsministeren skal have en saadan Bemyndigelse, der kan bruges baade til det ene og det andet. Det skulde synes naturligt, at en saadan Bemyndigelse ene tilfaldt netop Fragtnævnet.

Loven af 2. September 1939 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten — Fragtnævnet — foreslaas forlænget til Oktober. Forslaget var til 1. Behandling i Folketinget forleden, og Forlængelsen anbefalede fra alle Sider.

Boeck-Hansen (K) var dog imod den i Forslaget angivne Udvidelse af Bemyndigelsen. Hvis Bemyndigelsen skal udvides, bør den tilkomme Fragtnævnet. Iøvrigt ønskede han Bogstaverne »m. v.« efter Fragtnævnet slettet. Forslaget skal nu — efter at være sendt til 2. Behandling — gøres til Genstand for Udvalgsbehandling.

KONTRABANDE-KONTROLLEN

Det engelske Blad »Daily Telegraph« meddeler fra Amsterdam, at Tyskland nu indrømmer, at det har indledet en ubetinget Kontrabandekontrol ved Hjælp af Flyvemaskiner. Føreren af de tyske Hydroplaner har faaet Ordre til at give alle Skibe Stop-

pesignal, hvorefter de vil gaa ned paa Vandet for at sende en Kontrolpatrouille om Bord. Saafremt et Skib saa medfører Kontrabande, vil Besætningen faa Ordre til at gaa fra Borde, og Skibet vil blive sænket.

En Repræsentant for de tyske Myndigheder udtaler, at saafremt noget tysk Hydroaeroplan har kastet Bomber eller har indledet en Beskydning af noget Skib uden forudgaaende Varsel, saa har vedkommende Flyvechef handlet i Strid med international Lov. Det er dog ikke muligt for de hollandske Bladkorrespondenter at faa nogen som helst Oplysninger i Wilhelmstrasse om de tyske Aeroplaners Beskydning af de hollandske Skibe i den sidste Tid. Der blev antydnet over for Korrespondenterne, at de hollandske Skibsførere maa have afslaaet at efterkomme de Ordre, der blev givet dem af Flyverne. Den hollandske Regering undersøger nu Sagen. Det siges, at man overvejer at udstationere en Række mindre Skibe mellem Holland og England, saaledes at ingen af de hollandske Skibe behøver at mangle Assistance, saafremt de skulde blive angrebet. Spørgsmaal om Konvoj overvejes ogsaa af Hollænderne.

NEUTRAL RØST OM SØKRIGEN

I en Artikel om »Søkrigen mod de neutrale« bruger I Schweizer-Bladet »Baseler Nationalzeitung« Ordspillet: Nord sø — Mord sø og citerer det Udbrud, den torpederede hollandske Damp »Burgerdijk«s Kaptejn kom med, da den tyske U-Baads Kommandant gav Ordre til Torpederingen: »Jamen, hvad for Himlens Skyld skal vi da gøre?«

Bladet fastslaar, at Skibsfart er en Livsbetingelse for de smaa neutrale Lande i Nord- og Nordvesteuropa: »Det er jo ikke noget Tilfælde, at Lande som Norge eller Holland har Handelsflaader, som er lige saa store, ja større end Frankrigs. Nordmænd og Hollændere, men ogsaa Danskerne og Svenskerne er anvist paa at fare til Søs — hvad der end maa hænde paa Søen. Om de mange og sørgelige Begivenheder paa Søen giver de daglige Beretninger Besked. Med sandt Heltemod gaar Sømændene daglig trods alle disse Begivenheder om Bord paa deres Skibe. Man sejler ikke kun »undtagelsesvis«. Rotterdams og Amsterdams Havnetrafik udviser kun en Fjerdedel af det Antal Skibe, som løb ind der før Krigen. Det er, naar man fradrager Transitten, nøjagtig saa meget, som hele Hollands Søtrafik alene altid har beløbet sig til«

Tilslut hedder det:

»I Dag er der ikke længere Tale om Forstaaelse. Naar Protesten imod en Torpedering af et Skib endnu næppe er døet hen, følger allerede Torpederingen af det næste. Hundreder af Sømænd i neutrale Stater er sørgeligt druknet. Nordsøen er den farligste Front i Krigen Tyskland mod de allierede, ved hvilken Krigen ogsaa føres mod saadanne Nationer, som ikke kan og vil skyde tilbage. Og som dog for at kunne leve atter og atter maa sende deres Skibe ud paa denne farlige Nordsø, thi hvad for Himlens Skyld skal de gøre?«

TYSK FORSVAR FOR SØKRIGSFØRELSEN

Fra officiel tysk Side meddeles: I den udenlandske Presse fremsættes der til Stadighed Bebrejdelser for: 1) At tyske Flyvemaskiner sænker neutrale Skibe uden at bryde sig om, hvorvidt det paagældende Skib

frivillig sejler under Beskyttelse af et fremmed Krigsskib eller under Tvang føres til en eller anden Kontrolhavn. 2) At tyske Flyvemaskiner beskyder Skibsbesætningerne med Maskingeværer, hvilket for det meste betegnes som en Terrorforholdsregel.

I den Anledning maa bemærkes følgende: Ad Punkt 1: En tysk Flyvemaskine, der flyver over Havet, er ikke i Stand til at fastslaa, om et neutralt Handelskib, der sejler ledsaget af et fjendtligt Krigsskib, med Kurs mod den fjendtlige Kyst, frivilligt sejler under Beskyttelse af dette Skib eller under Tvang føres til Kontrolhavn. Flyvemaskinen kan kun fastslaa, at det paagældende Handelsskib faktisk er ledsaget af Fjenden. Ansvar for, at et neutralt Fartøj, der føres til en Kontrolhavn, maa anses for et i fjendtlig Konvoj sejrende Skib og derfor kan angribes i Overensstemmelse med Folkerettens Grundsætninger, falder udelukkende paa Fjenden, der tvinger Fartøjet til mod dets Vilje at anløbe en fjendtlig Havn. I hvert Fald betyder den tvungne Overførelse ikke andet, end at Fjenden sikrer Skibet med Vaabenmagt for i saa høj Grad som muligt at tilegne sig dets Ladning. Alle Styrker af Luftvaabnet, der bliver sat ind over Nordsøen, har streng Befaling til under alle Omstændigheder at se bort fra Angreb paa neutrale Handelsfartøjer, der ikke sejler i fjendtlig Konvoj og ikke gør sig skyldig i nogen fjendtlig Handling.

Ad Punkt 2: En ubegrundet Beskydning af Skibsmandskabet paa et neutralt Handelsfartøj fra tyske Flyvemaskiners Side med Maskingeværer kommer ikke paa nogen Maade i Betragtning. Skibene vil i paakommende Tilfælde kun ved en Maskingeværssalve foran Boven blive opfordret til at stoppe eller vise deres Flag eller ogsaa styre en bestemt Kurs. Kun hvis denne Opfordring ikke efterkommes, eller Skibet paa anden Maade sætter sig til Modværge, vil der blive gjort Brug af Vaaben. At Besætninger fra neutrale eller ogsaa fjendtlige Skibe i Redningsbaade skulde være blevet angrebet af Flyvemaskiner med Maskingeværer, saaledes som det nogle Gange er blevet paastaet, er en ondsindet Bagvaskelse. Ganske vist har Englænderne i flere Tilfælde gjort sig skyldige i en saadan brutal Opræden. Med den tyske Soldaterære kan en saadan fordømmelig Opræden imidlertid ikke forenes, hedder det.

DEN TYSKE PRISERET

Formanden for Prise-Domstolen, Senator Rothenberger, har allerede ved Begyndelsen af den tyske Prise-Domstols Virksomhed i Hamborg betonet, at den tyske Prise-Retspleje ikke er en Del af Krigsførelsen, men en sand Retspleje. Som Følge heraf byder Prise-Domstolens hidtidige Praksis paa rene juridiske Spørgsmaal, blandt hvilke Formanden for Prise-Domstolen drøfter nogle i »Zeitschrift der Akademie für deutsches Recht«. Under de hidtidige Forhandlinger for Prise-Domstolen har det vist sig, at tre Spørgsmaal er af særlig Betydning for de Neutrale, nemlig den Fortolkning, som Prise-Domstolen giver Begrebet »Kontrahande« Spørgsmaalet, hvornaar en Ladning er neutral eller fjendtlig Ejendom, og endelig Spørgsmaalet om, hvorvidt Kaptajnen, henholdsvis Rederen var underrettet om, at en bestemt Vare var opført i den af Rigsregeringen offentliggjorte Liste over Kontrabande. I dette sidste Spørgsmaal gik man i Begyndelsen af Krigen ret lempeligt frem, for at give de neutrale Redere rigelig Tid til at gøre sig bekendt med den tyske Kontrabandeliste. Endnu ved de i Begyndelsen af Oktober opbragte Skibe blev et saadant Ukendskab anset for en formildende Omstændighed. Den tyske Prise-Domstol beskæftiger sig altid særlig indgaaende med Spørgsmaalet om, hvorvidt en Ladning bestaar af neutral eller fjendtlig Ejendom, idet dette Spørgsmaal bestemmer, hvorvidt

Vedkommende overhovedet kan deltage i Prise-Processen.

Denne Redegørelse af Formanden for Prise-Domstolen viser, hedder det endvidere, at Tyskland kunde gøre sig det meget let, hvis det simpelthen fulgte Englændernes Opfattelse. Den engelske Prise-Retspleje har hidtil indtaget det Standpunkt, at de af de Neutrale ladede og til fjendtlige Modtagere afsendte Varer uden Hensyn til den sande, faktiske Retstilstand paa Forhaand maa anses for at være fjendtlig. I Modsetning hertil tager den tyske Prise-Domstol fuldtud Hensyn til den faktiske Retssituation, altsaa til Spørgsmaalet om den retslige Ejendomsoverdragelse, for saa vidt som Ejendomsforholdene kan kontrolleres sikkert. Endelig udtaler Senator Rothenberger sig ogsaa om Begrebet »Fjendtlig Destination af en Kontrabande-Vare«. Ifølge en forlængst af Folkeretten anerkendt Retstanke gælder den for bevidst, hvis Fartøjet skulde anløbe en fjendtlig Havn. Dette gælder ogsaa for en Vare, der i og for sig var bestemt for en neutral Havn, idet ved Anløb af en fjendtlig Havn enhver tilforladelig Kontrol med Fjendens Muligheder for at faa Raadighed over vedkommende Varer opfører.

KOMMENTARER

Det er en alvorlig tysk Insinuation mod de neutrale der er fremsat i det officielle tyske Blad »Völkischer Beobachter«, som skriver, at det er for simpel Vindings Skyld, vi sender vore Skibe til England. Et saadant Postulat bør ikke have Lov at staa upaalagt; det er tilstrækkeligt at minde om, at man fra begge de krigsførende Magters Side gjorde de neutrale skandinaviske Lande opmærksom paa, at man vilde respektere deres Neutralitet og anerkende, at de opretholdt deres Handel med de respektive Lande som hidtil. Der er unægtelig et Spring herfra og til de Synspunkter, der nu anlægges.

»Völkischer Beobachter« beskæftiger sig nu med Protesterne fra de skandinaviske Lande om, at Redningsbaade skal være beskudt af tyske Flyvere. Bladet skriver, at noget saadant aldrig har fundet Sted. Alle saadanne Paastande har man indtil nu kunnet modbevise; paa Grundlag af de officielle Undersøgelser og selv fra udenlandsk Side er dette bekræftet. Bladet skriver, at »de neutrale forsøger at gøre Penge ud af Krigen« og alene af den Grund fortsætter med at sejle paa England. Saa længe Lysten til at tjene Penge er større end til at udsætte Besætningernes Liv for Fare, maa de neutrale selv paatage sig Skylden.

Det er den Slags Udtalelser, hvori man »merkt die Absicht« og unægtelig bliver forstemt.

NORGES REDERFORBUNDS NYE PRÆSIDENT

Norges Rederforbunds Hovedstyre har forleden som Præsident for 3-Aarsperioden 1940—42 valgt den hidtidige Vicepræsident Arne Bjørn-Hansen. Den nye Præsident, der er 48 Aar gammel og tilhører en gammel Reder- og Skibsførerslægt, er uddannet baade som Sømand, Dispachør og Forretningsmand. I 1926 blev han optaget i Faderens Firma Thorvald Hansen, Oslo, og siden 1933 har han været dets Eneindehaver. Han har været Formand i Oslo nye Rederiforening og Medlem af Norsk Rederforbunds Hovedbestyrelse fra 1932, Centralstyret fra 1934 og Vicepræsident fra 1937. Siden Krigens Begyndelse har han været Formand i Forhandlingsudvalget for Mandskabssager og har i øvrigt i de senere Aar taget aktiv Del i alle Grene af Norges Rederforbunds Virksomhed.

Rederforbundets hidtidige Præsident Chr. Haaland havde ikke ønsket Genvalg.

ITALIENS KULSKIBE

En af Ugens mest opsigtsvækkende Begivenheder, der naturligvis staar i direkte Forbindelse med hele den internationale politiske Situation er Englands Opbringelse og derefter Frigivelse af de 13 italienske Kuldampere der i hollandske Havne har indladet tyske Kul. Det synes, som om dette Skaktræk fra engelsk Side skal faa dybere Betydning i Forbindelse med den tyske Udenrigsministers Besøg i Rom, inen om de nærmere Følger deraf er del i Øjeblikket umuligt at spaa. All er endnu saa svævende og saa usikkert, at det er umuligt at afgøre noget som helst.

SKIBSSALG

Der er nu gaaet over 6 Maaneder, siden Krigen Udbrød, og det viser sig, hedder det i en Meddelelse fra A/S R. S. Platou i Oslo, at Omsætningen af second hand tonnage er gaaet stærkt tilbage. Hvis man sammenligner Tallene fra den totale Omsætning af norsk Tonnage i de sidste 6 Maaneder med Halvaarsperioder fra Begyndelsen af 1937 til Krigen blev erklæret i September, vil det fremgaa heraf, at der kun har været én Halvaarsperiode med mindre Tonnageomsætning, nemlig første Halvaar 1938.

September 1939—Marts 1940 omsattes 40 Skibe paa tilsammen ca. 165.582 Tons d.w.

Januar/Juni 1937 omsattes 75 Skibe tilsammen ca. 364.200 Tons d.w., Juli/December 1937 omsattes 53 Skibe tilsammen ca. 211.700 Tons d.w., Januar/Juni 1938 omsattes 17 Skibe tilsammen ca. 81.650 Tons d.w., Juli/December 1938 omsattes 39 Skibe tilsammen ca. 211.650 Tons d.w., Januar/Juni 1939 omsattes 50 Skibe tilsammen ca. 270.250 Tons d.w.

REGNSKABERNE

De første af de med Spænding imødesete Regnskabsmeddelelser foreligger nu. Maaske havde man fra visse Sider ventet større Forandring, men i Betragtning af hele Situationens Usikkerhed forstaar man godt, at Regnskaberne stort set vil blive som før — i enkelte Selskaber noget større Udbytte, i andre tilsvarende formindsket. Resultaterne vil næppe give Anledning til mere vidtgaaende Kommentarer. Enhver har kunnet se, at Skibsfartens Indtjening forøgedes, mens samtidig alle Udgifter steg i voldsomt Tempo. Med Hensyn til Fremtiden aner vi intet — selv faa Uger frem kan vi ikke se.

De første Resultater, der foreligger, er følgende:

D.F.D.S. 8 pCt.

D.F.D.S.' Regnskabs-Meddelelse havde følgende Ordlyd: Paa et Mandag den 11. ds. afholdt Møde vedtog Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibs-Selskab, Regnskabsafslutningen for 1939, som efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser et Driftsoverskud af 19,576,004 Kr. Efter Fradrag af Udgifterne til Administration 3,317,033 Kr., Renter (inklusive 6 pCt. af Reservefondsbeviserne 425,136 Kr.), Personalets Pensionering 510,003 Kr., udgør Netto-Overskudet 15,323,832 Kr., som tillagt Overførslen fra 1938, 501,697 Kr., giver til Disposition 15,825,529 Kr.

Af dette Beløb foreslaas anvendt til Afskrivning paa Skibe, 5,000,000 Kr., paa Lægtene og Pramme 25,000 Kr., paa Pakhuse og Inventar 89,702 Kr., samt henlagt til Konto for Skatter 2,500,000 Kr. Til den ekstraordinære Reservefond 3,000,000 Kr., og til en Nybygnings Reservefond 1,000,000 Kr., ialt 11,614,702 Kr. Af det derefter fremkomne Beløb, 4,210,828 Kr., foreslaas at udbetale 8 pCt. Dividende med 2,400,000 Kr., at afholde Bestyrelsens Tantième, 42,000 Kr., og at overføre Restbeløbet 1,768,828 Kr., til næste Aar.

Den lovmæssige og den ekstraordinære Reservefond andrager herefter tilsammen 13,500,000 Kr., den i Aar oprettede Nybygnings Reservefond andrager ialt 1,489,365 Kr., idet der til denne Fond foruden de ovenfor nævnte 1,000,000 Kr., er overført 489,365 Kr. fra Konti for forliste Skibe.

I Aarsberetningen fra D.F.D.S., der blev udsendt samtidig med Meddelelsen om Selskabets Regnskab, hedder det om Forholdene i Fjor:

— Indtil Krigens Udbrud havde Aaret 1939 et for Selskabet tilfredsstillende Forløb. I det aabne Marked havde der vel over Aarets første Halvdel vist sig nogen nedadgaaende Tendens, men denne Nedgang i Fragtmarkedet paavirkede kun i ringe Grad Selskabets Drift, idet de store Beredskabskøb, som de forskellige Lande foretog med den truende Konflikt for Øje, i høj Grad kom Selskabets Ruter tilgode.

I Begyndelsen af September Maaned ændredes Vilkaarene for Skibsfartens Drift og Ruterens Opretholdelse, og Selskabet har efter dette Tidspunkt maattet disponere ud fra de paa hver enkelt Tidspunkt raadende Forhold. Saa vidt gørligt har man overalt søgt at opretholde den Organisation, som Selskabet ved mange Aars Arbejde har opbygget, men i hvilken Udstrækning og under hvilke Forhold det til sin Tid atter vil være muligt at genoplyde de nu standsede Ruter, vil være afhængigt af Krigens Forløb og Resultaterne af denne.

I Beretningen henvises til Faren for Personel og Materiel paa Selskabets mange Ruter i den direkte Krigsfarezone, og der udtales:

— Desværre forløb Aaret ikke uden Tab af Menneskeliv og Materiel, idet Dampskibet »Magnus« den 9. December krigsforliste i Nordsøen, hvorved ialt 18 Mand af Besætningen mistede Livet. Selskabet beklager paa det dybeste Tabet af disse pligtopfyldende Mænd, som døde under Udøvelse af det Arbejde, som de til Trods for Færerne udførte i Selskabets og det danske Samfunds Tjeneste.

Om Farten paa Nordamerika siger Beretningen:

— Nybygningen, Motorskibet »Texas«, blev omkring Midten af Aaret indsat i denne Fart, og senere har man hertil overflyttet de fire Motorskibe af »Tunis«-Typen, som man under de ændrede Forhold ikke havde Anvendelse for i Middelhavsarten. For at udnytte disse Skibes meget veludstyrede Passagerindretning, har man genoplagt Passagerfarten mellem København og New York, og Tilslutningen hertil har været ret tilfredsstillende, selv om Mulighederne for Passagertransporten er begrænset til 12 Personer pr. Skib.

De stærkt forøgede Stykgodstransporter ikke alene til Danmark, men ogsaa til de øvrige nordiske Lande samt Hjemførslen af Korn og Foderstoffer fra Nordamerika til Danmark har medført, at alle Selskabets Skibe i den nordamerikanske Fart har været fuldt beskæftiget.

Om Farten paa Sydamerika hedder det, at den efter Krigen har været opretholdt med den Regelmæssighed, som de vanskelige Forhold har muliggjort. Efter at de gamle Engagementer var afviklet, har Skibene hjemført en væsentlig Del af det Stykgods og Korn og de Foderstoffer, som importeres her til Landet fra Sydamerika.

Ved Frederikshavns Værft og Flydedok A/S har Selskabet et Dieselmotorskib paa ca. 3200 Br. T. under Bygning.

I den europæiske Fart har Krigsforholdene nødvendiggjort Ophør af flere Ruter og Indskrænkning eller Omlægning af næsten alle de andre. Farten paa Gdynia og Danzig maatte straks ophøre, og andre Østersøeruter maatte kort efter indstilles. M/S »Kronprins Olav« havde inden Krigen baade Vinter og Sommer givet udmærkede Resultater, men Skibet har nu været oplagt siden Begyndelsen af September.

Landbrugs-Eksport-Farten er Aaret igennem baade før og under Krigen blevet opretholdt i den Udstrækning, som Godsmængderne krævede det, men Vanskelighederne for Sejladens i denne Fart er under de nuværende Forhold meget store; det har været nødvendigt at foretage Ændringer i Sejlruiter og Anløbshavne, og Rejselængden er forøget saa stærkt, at adskillige Skibe fra de øvrige af Selskabets Ruter maatte overføres hertil.

Indtil Udgangen af August havde Antallet af Passagerer paa Ruten Esbjerg—Harwich været større end i det samme Tidsrum for noget forudgaaende Aar, men ved Fjendtlighedernes Begyndelse blev det nødvendigt at indstille Passagertrafikken.

Om Motorskibet »Kronprins Frederik«, der er bestilt ved Værftet i Helsingør til denne Rute, meddeler Beretningen, at det kan ventes færdigt i Slutningen af 1940.

Farten paa Island—Færøerne er blevet opretholdt omtrent som under normale Forhold. Da Passagertrafikken er svundet stærkt ind, er M/S »Dronning Alexandrine« dog sidst paa Aaret blev erstattet af S/S »Bergenhus«.

I Beretningen henvises til Aarhus-Rutens Modernisering ved Indsættelse af det nye Motorskib »Hans Broge« og det ombyggede »C. F. Tietgen«. Antallet af Rejsende paa Dagturene har været ganske overordentlig stort, og Driftsresultaterne har været meget tilfredsstillende baade paa Aarhus- og Aalborg-Ruterne.

Særligt for at spare paa Kul og Brændselsolie har det i Slutningen af Aaret været nødvendigt at foretage enkelte Indskrænkninger og Omlægninger af de mindre indenlandske Ruter.

D.F.D.S.s Flaade er i Aarets Løb vokset med godt 2000

Tons. Den samlede Tonnage var ved Udgangen af 1939: 72 Dampere, 23 Motorskibe, 10 Bugserfartøjer, 5 søgaaende Lægtre, 48 dækkede Pramme og 1 Kulelevator med en samlet Brutto-Tonnage paa 183,084 Tons.

»Dannebrog« 15 pCt.

»Dannebrog«s officielle Regnskabsmeddelelse har følgende Ordlyd:

Bestyrelsen for Akts. Dampskibs-Selskabet »Dannebrog« meddeler, at Drifts-Regnskabet for 1939 inklusive Overførsel fra 1938 237,189 Kr. samt Rente- og Agio-Indtægt paa 97,092 Kr. udviser et Drifts-Overskud paa 3,121,306 Kr.

Efter Fradrag af Reparations-Udgifter paa Ejendommen, Amaliegade 35, 11,477 Kr., og Omkostninger 328,092 Kr., fremkommer et Overskud paa 2,781,736 Kr., hvortil kommer Overførsel fra Konto for ordinære Skatter 14,639 Kr., ialt 2,796,375 Kr., som foreslaas fordelt saaledes:

Henlagt til ekstra Reservefond: 700,000 Kr., henlagt til Fonden for egen Assurance-Risiko: 400,000 Kr., overført til Konto for Klassificationer og Fornylser 308,918 Kr., Kursstab paa Værdipapirer 30,605 Kr. og Bestyrelsens Tantième 55,720 Kr., 15 pCt. Udbytte 420,000 Kr. og Overførsel til næste Aar til Imødegaelse af Skatter 881,132 Kr.

Til Sammenligning med Resultatet i 1938 tjener, at Driftsoverskudet for dette blev opgjort til 2,420,138 Kr., heri indbefattet en Overførsel paa 858,270 Kr. og Rente- og Agio-Indtægt paa 112,238 Kr. Efter Fradrag af Reparations-Omkostninger paa Ejendommen 18,583 Kr. og Omkostninger 302,973 Kr. samt Merindkomst-Skatten 573,570 Kr. fremkom et Overskud paa 1,525,011 Kr. Heraf medgik 100,000 Kr. til Afskrivning paa Ejendommen, til Fonden for egen Assurance-Risiko blev henlagt 150,000 Kr., til Konto for Nybygninger 500,000 Kr., til Konto for Klassificationer og Fornylser 250,633 Kr. Bestyrelsens Tantième androg 7190 Kr., til 10 pCt. Udbytte medgik 280,000 Kr., og der overførtes 237,188 Kr. I det foregaaende Aar, 1937, der var særlig gunstigt for Skibsfarten, androg Drifts-Overskuddet godt 4 Mill. Kr., hvoraf Aktionærerne fik 560,000 Kr. som 20 pCt. Udbytte.

»Norden« 10 pCt.

I den officielle Meddelelse fra »Norden«s Bestyrelse hedder det: »Af Aarets Overskud, som inklusive en Overførsel fra 1938 af 93,812 Kr. og indvundne Renter og Kursdifferencer 261,139 Kr. udgør 3,324,381 Kr., efter Afholdelse af Administrationsudgifter 176,719 Kr. og Tantiømer til Direktionen og de Kommitterede, tilsammen 114,168 Kr., har man vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen en Udbytte-Udbetaling af 10 pCt. Medens 1,600,000 Kr. foreslaas henlagt til Fornylses- eller Dispositions-fonden, 260,000 Kr. foreslaas henlagt til Udbytteregulerings-fonden, 300,000 Kr. foreslaas henlagt til Skat, og 113,494 Kr. overføres til næste Aar.«

I Forhold til 1938 er Bruttooverskudet steget med ca. 25,000 Kr. til 3,231,000 Kr. I Fjor fordeltes det indsejlede Beløb 3,285,741 — hvori inkluderedes en Overførsel paa 79,196 Kr. — med 288,280 Kr. til Administrationsomkostninger, Tantiømen til de Kommitterede udgjorde 43,649 Kr., af Resten, 2,953,812 Kr., medgik 760,000 Kr. til Ud-

bytte, til Fornylses- eller Dispositions-fonden henlagdes 1,6 Mill. Kr., til Udbytteregulerings-fonden 300,000 Kr., til Skat m. m. henlagdes 200,000 Kr., og til næste Aar overførtes 93,812 Kr.

»Progress« 15 pCt.

Meddelelsen fra »Progress« lyder: »Skibenes Sejlads i 1939 — incl. en Overførsel paa 285,449 Kr. — har givet et Driftsoverskud paa 2,571,411 Kr.

Efter Fradrag af Omkostninger 416,870 Kr. samt Renter og Administration 176,065 Kr. fremkommer der et Netto-Overskud paa 1,978,476 Kr.

Bestyrelsen foreslaar Aarets Overskud anvendt saaledes: Afskrivning paa Skibene 500,000 Kr., Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 300,000 Kr., 15 pCt. Udbytte 543,750 Kr.

Efter afholdte Udgifter til Klassifikation samt Tab ved Havarier etc. fremkommer der en Overførsel til næste Aars Regnskab paa 383,190 Kr.

— Selskabets Brutto-Overskud, 2,285,000 Kr., ligger 507,000 Kr. over, hvad 1938 indbragte. Der blev anvendt 500,000 Kr. til Afskrivning paa Skibene, henlagt 237,500 Kr. til lovmæssigt Reservefond, udbetalt 20 pCt. Udbytte med 362,500 Kr., til Klassifikation samt Tab ved Havarier afsattes 195,865 Kr. og til Skatter 100,000 Kr.

»Torm« 20 pCt.

I den foreløbige Regnskabsmeddelelse fra »Torm« udtales: Skibenes Driftsoverskud for 1939 med Tillæg af Renter 182,237 Kr. udgør 3,972,981 Kr., hvortil kommer Overførsel fra 1938 426,089 Kr.

Efter Henlæggelse til Afskrivning paa Skibene og efter Afholdelse af Administrationsudgifter, Kaplak og Tantiømer er til Disposition 2,722,560 Kr. Paa et Fredag afholdt Bestyrelsesmøde besluttedes det at foreslaa udbetalt i Udbytte 20 pCt. med 1,200,000 Kr., at henlægge til lovmæssigt Reservefond 500,000 Kr., til Dispositionsfond 200,000 Kr. og at overføre til næste Aar 822,560 Kr.

Sammenholdt med 1938 viser Selskabets Brutto-Overskud en Fremgang paa ca. 850,000 Kr. I Fjor blev der udbetalt 25 pCt. Udbytte, men ved Bedømmelsen maa tages i Betragtning, at Selskabet først paa Aaret udvidede Aktiekapitalen med 2 Mill. Kr. til den nuværende Størrelse 6 Mill. Paa Skibenes Drift indtjentes i 1938 3,122,933 Kr. incl. Renter 199,919 Kr. og efter Fradrag af Udgifterne til Reparationer og Tab ved Havarier. Til Afskrivnings- og Fornylses-fonden blev der henlagt 304,066 Kr. og overført 426,089 Kr. i ny Regning.

Dania 12 pCt

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Dania har udsendt følgende foreløbige Regnskabs-Meddelelse:

»Overskudet for Aaret 1939 inklusive en Overførsel fra sidste Aar paa 73,743 Kr. andrager 718,964 Kr. Efter Fradrag til Tantiømer bliver til Rest 677,740 Kr., som Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen at anvende med 310,681 Kr. Afskrivning paa Skibene, 180,000 Kr. 12 pCt. til Aktionærerne, 80,000 Kr. i Overførsel til Dispositions-fonden og 107,059 Kr. i Overførsel til næste Aar.

MEDDELELSER FRA DANSK

Danske Skibes Sejlads under Krigsforhold

Handelsministeriet meddeler, at der til samtlige Redere er sendt følgende Skrivelse:

»I Henhold til kgl. Anordning af 21. Februar 1940 om danske Skibes Sejlads under Krigsforhold skal Handelsministeriet herved anmode Rederiet om at tilkendegive samtlige Førere af og Skibsofficerer i Rederiets Skibe følgende:

1) I kgl. Anordning af 6. August 1914 angaaende de Regler, der bør iagttages til Betyggelse af den danske Handel og Søfart under en Krig mellem fremmede Magter, findes i Paragraf 1, Stk. 1, følgende Bestemmelser:

»Naar dansk Handelsskib i aaben Sø eller paa en krigsførende Magts Soterritorium præjes af noget de krigsførende Magter tilhørende, armeret Skib, har det paa Chefens Begæring uvægerlig at forevise Skibspapirerne, nemlig Nationalitets- og Registrerings-Certifikat (eller i Mangel af saadant et af dansk Konsul udstedt Interims-Nationalitets-Certifikat), Skibsbemandingslisten, Udklaringsbeviset og Ladningspapirerne. Hverken før Visitationen eller medens denne staar paa, maa Papirer vedrørende Skibet eller Ladningen skjules, kastes over Bord eller tilintetgøres. Intet dansk Skib maa være forsynet med dobbelte Skibspapirer eller føre andet Flag end det danske.«

Idet disse Bestemmelser herved indskærpes, skal man tilføje, at ethvert Signal fra et Krigsfartøj eller et militært Luftfartøj altid uopholdelig skal besvares, samt at enhver af saadant Fartøj given Ordre vedrørende Standning, Visitation m. v. altid nøje skal adlydes.

2) I Ministeriet for offentlige Arbejders Bekendtgørelse af 5. Januar 1940 findes i Paragraf 5 følgende Bestemmelse:

DAMPSKIBSREDERIFORENING

»Brug af Radiosender angaaende andre Forhold end Skibets egen Tjeneste er forbudt paa dansk Territorium, for danske Skibe tillige udenfor dansk Territorium. Privat Korrespondance maa kun befordres efter Førerens Bestemmelse og kun i meget presserende Tilfælde.«

Idet disse Bestemmelser herved indskærpes, henledes Opmærksomheden paa, at danske Skibe under den foreliggende Krigssituation bør indskrænke Brugen af Radiosender mest muligt samt i alle Tilfælde, hvor Omstændighederne tillader det, bør benytte Kortbølge-telegraf til den Radiokorrespondance, der skønnes uomgængelig nødvendig.

Naar krigsførende Magters Sø- eller Luftstridskræfter er i Sigte, bør enhver Brug af Radiosenderen undgaas, undtagen i Nødsituation.

3) Dansk Skib bør ved Navigeringen afholde sig fra enhver Handling, der maatte være egnet til at paadrage Skibet Mistanke om at ville modsætte sig eller unddrage sig krigsførende Magters Sø- eller Luftstridskræfters Udøvelse af Retten til Standings og Visitering. I saa Henseende skal særlig fremhæves, at det vil kunne medføre den alvorligste Fare for Skib og Besætning, dersom et Skib sejler med blændede Lanterner eller sejler i zigzag eller — naar krigsførende Magters Sø- eller Luftstridskræfter er i Sigte — foretager Kursændringer, der maa forekomme disse Stridskræfter umotiveret.

Brotakstændringerne

I Forbindelse med Skrivelse fra Handelsministeriet af 4. d. M. vedrørende Ændringer i visse Provinshavnens Havne- og Brotakster meddeles, at Ministeriet for offentlige Arbejder ifølge derom modtaget Underretning yderligere

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING *

Der har fortsat været god Efterspørgsel saavel i neutral Fart som paa de af den engelske og franske Regering kontrollerede Markeder i den forløbne Uge, men Raterne synes nu at have fundet et mere stabilt Leje, og de forskellige Afslutninger i Ugens Løb er væsentligst sket til uændrede Rater.

River Plate Afskiberne er fortsat interesserede i Tonnage til europæiske Destinationer, og i Ugens Løb gentoges \$31.50 fra up River til Antwerpen. — De sidste Dage har Tønen været roligere, men der findes ikke megen Tonnage for tidlig Lastning, og Rederne kan tilsyneladende kun interesseres for Forretning paa det hidtidige Niveau. For større neutralt Motorskib opnaaedes \$26.— til Danmark, hvilket antagelig kan gentages.

De amerikanske Markeder noterer stadig mange Ordre i alle Retninger. Kulraterne fra Northern Range til Sydamerika har atter været fastere, og der bydes i Dag \$10.— til Rio de Janeiro for Marts/April Tonnage. Til de øvrige sydamerikanske Pladser findes ogsaa adskillige Ordre, og de indikerede Rater svarer til ovennævnte. For heavy grain fra Albany til Antwerpen indikeres 85 cents, og for Kul til Vestitalien for Marts/April Lastning kan fortsat placeres Tonnage til Rater omkring \$16.80. Der har været flere Ordre for Netcharter paa hvilken Basis der indikeres 35 cents 1—2 North Hatteras/Antwerpen. Fra Sydatlanten til Liverpool noteredes 38 cents. Fra North Hatteras til Japan noteredes en enkelt Ordre general cargo, for hvilken der indikeres \$23.— f.i.o., og fra Cuba til Japan kan opnaas \$20/22.— for Marts/April Lastning.

De vestindiske Markeder er stadig aktive, og der findes adskillige Sukkerordrer til europæiske Destinationer. I Ugens Løb sluttedes neutral Baad fra Cuba til Antwerpen til \$26.— ex Cuban taxes, og samme Rate kan gentages fra San Domingo til Dunkirk eller Antwerpen med Befragternes Option af Lastning Macao eller Pernambuco. Til Marseilles noteres flere Ordre fra Brasilien til \$20.— med Option af Casablanca til \$19.—, og det kan ligeledes nævnes, at der søges Tonnage for 5/6,000 Ts. Sukker fra Pernambuco til 1/3 Havne Persian Gulf.

Pacifickystmarkederne ligger stadig fast. For Hvede fra Nordpacific til Japan indikeres nu \$15.— f.i.o. paa gross terms, og for lumber til Shanghai kan opnaas \$30.— for Maj/Juni. Der søges stadig Tonnage for Korn til Antwerpen, ligesom der kan tages Tonnage til Australien og Sydamerika.

Markederne i Østen er fortsat faste uden større Ændringer. Det kan noteres, at der i den forløbne Uge har været livligere Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker fra Philippinerne, og der opnaaedes \$11.50 til U.S.N.H., hvilket kan gentages og eventuelt forbedres.

Risbefragterne fra Saigon er fortsat interesseret i Tonnage til Europa, og det kan noteres, at der i Ugens Løb sluttedes til 100/- til Valencia. De indiske Markeder er ligeledes støt, og der er rapporteret flere Afslutninger fra Madras Kysten til continentale Destinationer. For 6/7,000 ts. kornels fra Madras til Valparaiso for April/Maj indikeres 170/-.

Australien noterer stadig adskillige Ordre i alle Retninger, og der opnaaedes for Hvede \$17.50 til Northern Range, hvilket kan gentages.

Der har ikke været større Ændringer paa de europæiske Markeder. Middelhavsfragterne ligger faste. — Der findes mange udgaende Kulordre, men Forretningernes Antal er stærkt begrænset, til Dels paa Grund af Tonnageknaphed. For Korn fra Constanza noteres 80/- til U.K., og fra Donau kan opnaas 5/- mere. De danske Maksimalrater for Kul blev som ventet sat op midt i forrige Uge, og der betales nu Kr. 73.— for Tonnage over 3,300 Ts. til Kr. 93.— for Tonnage paa 1,100 Tons. Udenlandske Baade kan fortsat opnaa bedre Rater, og for større udenlandsk Tonnage betales omkring 120 Kroner.

Der er fortsat mange Ordre for Timecharter, men stærkt begrænsede Afslutninger. For 7,000 Tons Motorskib indikeres \$4.75 for 4—6 Maaneders Charter i amerikansk Fart. For Rundture til Europa kan opnaas noget mere, og for 5,000 Tons Damper indikeres \$9.—/10.— for trip across med Levering U.S.N.H., Tilbagelevering denne Side. West-India Markedet har været temmelig roligt uden større Ændringer.

for efternævnte Havnes Vedkommende har godkendt den ommeldte Takstændring, hvorefter Skibe, der alene anløber Havn af Hensyn til Faren for drivende Miner, er fritaget for Skibsafgift, naar Anløbet ikke strækker sig ud over en Maaned:

Christiansø,
Hirsholm,
Nappedam Landingsbro,
Oddesund Nord gamle Havn,
Skødshoved Bro,
Snekkersten,
Snoghøj Anløbsmole,
Tunø.

Endvidere har man modtaget Underretning om, at der til den for Tuborg Havn gældende Havne- og Brotakst er gjort følgende Tilføjelse:

»Fartøjer, der opgiver, at de søger Havn af Hensyn til Faren for drivende Miner, kan efter Havnebestyrelsens Skøn helt eller delvis fritages for Skibsafgift, dog ikke naar de henligger i Havnen udover en Maaned.»

Montreals Havn

Ifølge Havneinspektørens Rapport for Sæsonen 1939, der senere vil blive offentliggjort i The National Harbour Board's Beretning for Kalendreaaret 1939 vedrørende Trafikken i nævnte Aar i de under Direktoratet hørende Havne, har Krigen skadet Montreals Havn. Havnen blev aabnet den 29. April, og Sejladsen paa Havnen sluttede den 9. December f. A.

I Sæsonen 1939 anløb fra oversøiske Havne kun 945 Skibe Montreal med en samlet Nettotonnage af 3,7 Mill. Tons mod 1134 Skibe med en Nettotonnage af 4,5 Mill. Tons i Sæsonen 1938. Regnet efter Tonnagen er det den laveste Tonnage siden Aaret 1934, og dette skyldes hovedsagelig, at kun faa af de regelmæssige Ruteskibe er indgaaet til Montreals Havn efter Krigens Udbrud. Tages der kun Hensyn til Tidsrummet efter 1. September og ikke hele Aaret, viser Krigen endnu stærkere sin Indflydelse paa Trafikken i Montreals Havn, idet der i Tidsrummet 1. September—9. December f. A. er indgaaet 117 færre Skibe fra oversøiske Havne end i samme Tidsrum af Sæsonen 1938.

Af de i Sæsonen 1939 indgaaende Skibe fra oversøiske Havne var 464 registreret i England. Under dansk Flag anløb 20 Skibe Montreal mod 30 i Aaret 1938. Af svenske Skibe indkom 16, kun halvt saa mange som i 1938, og af norske Skibe anløb 240 Montreals Havn, næsten lige saa mange som i Sæsonen 1938.

Fra andre Havne i St. Lawrence Floden og St. Lawrence Golfen indgik 431 Skibe med en Nettotonnage af 938,000 Tons.

Med Hensyn til Varetransporten over Montreals Havn kan anføres, at der over denne Havn blev eksporteret 32 Mill. bushels Hvede, ca. 17 Mill. bushels mindre end i Sæsonen 1938, 273,000 Tons Mel, 895,000 Kasser Æbler, 924,000 Kasser Ost, 81,000 Tons Automobile og Automobildele og 219,000 Tons Metaller.

Vandstanden i Montreals Havn og Isforholdene lagde i Sæsonen 1939 ingen Hindringer i Vejen for Skibsfarten.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Mindegudstjeneste

Lørdag den 16. Marts Kl. 14 afholdes i Holmens Kirke Mindegudstjeneste for de omkomne Søfolk fra Damperne »Fredensborg«, »England«, »Rhône«, »Vidar« og »Ivan Kondrup« Sømandspræst Eilschou-Holm taler og Gudstjenesten transmitteres.

De forsvundne Esbjerg-Kuttere

Fra England er der kommet Meddelelse om, at der til en engelsk Havn er indbragt et Redningsbælte og et Stykke af en Hæk fra en Kutter. Redningsbæltet er mærket »Mercator«, hvilket er Navnet paa en af de tre Kuttere fra Esbjerg, om hvilke der savnes Efterretning.

»Mercator«, der er bygget i 1935, er paa 35 Tons. Dens Besætning bestaar af den 38-aarige Skipper A. J. Jensen, Bedstemanden Niels Andreas Nicolajsen, Tredjemand Andreas Kruse og den 22-aarige Kok Nyman Christensen, alle Esbjerg.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, der som tidligere meddelt har nedsat Dividenden til 6 pCt., efter i en lang Aarrække at have givet 12 pCt., har nu udsendt Regnskabet for 1939. Det fremgaar heraf, at der har været Nedgang saavel i Passagerfragten som i Godsfragten. Paa de forskellige Udgiftskonti har der været Opgang, og Resultatet er blevet, at der fremkommer en Saldo til Disposition paa 351,062 Kr. mod 445,047 Kr. Aaret forud. Hori er indbefattet en Overførsel fra forrige Aar paa 215,437 Kr., og Netto-Overskudet andrager derefter 135,624 Kr. mod 231,772 Kr. forrige Aar. Heraf benyttes 18,750 Kr. til Henlæggelse til ekstraordinære Reservefond. Aktionærerne faar som nævnt 6 pCt. eller 75,000 Kr. og efter Afholdelse af Tantiømer bliver der 245,106 Kr. at overføre til nyt Regnskab.

Engelsk Beslaglæggelse af russisk Skib

Et britisk Krigsskib opbragte i Begyndelsen af Februar et russisk Skib »Selenga«, der var undervejs fra Manilla til Vladivostok med omtrent 1000 Tons Tungsten. Bladet »Asahi Shimbun« bringer denne Meddelelse fra Hongkong. Man har Mistanke om, at det drejer sig om en Leverance til Tyskland fra Chungking i Henhold til en Overenskomst, der blev indgaaet for Krigen. Skibet er hidtil blevet holdt tilbage af de britiske Myndigheder. Rusland kræver Skibets Frigivelse. »Asahi Shimbun« ser i Episoden et Tegn paa, at den britiske Politik overfor Rusland bliver mere støj.

Nyt Kort

Søkort-Arkivet har nu i Fortsættelse af de to Kort, der i Løbet af de senere Maanedre er udsendt over islandske Farvande, udgivet et nyt Kort Nr. 26 over Islands vestlige Del. Hovedkortet er i Maalestok 1 : 600.000 og ledsages af 13 Bikort i større Maalestok.

Samtidig annulleres det tidligere Kort Nr. 26, der blev udgivet 1917.

Tyrkisk Bestilling

Det tyrkiske Trafikministerium har besluttet at bestille 11 Handelsfartøjer ved britiske Værfter. Værfterne har forpligtet sig til at levere det første Fartøj seks Maanedre efter Kontraktens Undertegnelse. De øvrige skal leveres med to Maaneders Mellemlum.

Antwerpens Havn

Virksomheden i Antwerpens Havn er siden September gaaet ned med over to Trediedele. Det maanedlige Gennemsnit var 1,000 Skibe, men i Februar ekspederedes der kun 350 og i Januar 340 Skibe. Det tyske Flag, som indtog Førstepladsen, er blevet afløst af det hollandske, og England er nu Nr. 2 og Belgien Nr. 3.

Tre Grundstødninger

Tre Skibe er grundstødt i de danske Farvande eller i Nærheden af dem. Det Østasiatiske Kompagnis Motorskib »Java« gik paa Grund ved Domsten Nord for Helsingborg. »Isbjørn«, der kom fra København, gik ind til Helsingør og tog Svitzers »Bien« med op til »Java«.

Paa Hvens Nordvestrev stod den norske Damper »Jelo«, og da »Isbjørn« gik fra København, tog den Svitzers »Siggyn« med herfra, saa Bjergningsdamperen kunde assistere den norske Damper.

Oppe paa Kobbergrunden ved Læsø stod Det Forenede Dampskibs-Selskabs Damper »Virginia«, og Svitzers Bjergningsdamper »Garm« fra Frederikshavn gik til Assistance.

Charles F. Meyer

Den britiske Tankdamper »Charles F. Meyer«, 10,518 Tons, er blevet torpederet midt i Kanalen. Tankdamperen fik 50 km Syd for Hastings Øje paa en tysk Undervandsbaad og forsøgte at flygte for fuld Damp Men Forsøget mislykkedes Damperen blev ramt af en Torpedo

under Vandlinien Der fandt en voldsom Eksplosion Sted. Hvorved Damperen blev sprængt i to Dele Radiotelegrafisten fik kun Tid til at udsende Nødsignal og opgave Damperens Position. Tankdamperen tilhørte et engelsk Olielankelskab i Hongkong.

Dansk byggede Dieselmotorskibe i Passager- og Lastfart

Rederiet Compania Sud-Americana de Vapores i Chile har begyndt en ny Passager- og Lastrute mellem New York og Havne i Colombia, Ecuador, Peru og Chile med tre Dieselmotorskibe »Aconcagua«, »Copiopa« og »Imperial«, som i 1938 blev bygget paa A/S Nakskov Skibsværft.

Disse tre Søsterskibe er hver 125 m lange, 17,7 m brede og paa 7200 BRT Hovedmaskineriet bestaar af en fem-cylindret Burmeister & Wain's dobbeltvirkende Totakts Dieselmotor paa 7400 IHK, der giver det lastede Skib 16 Kn. Fart Hvert Skib har Apterung til 34 1 Kl. og 126 Turistkl. Passagerer.

Savnet hollandsk Damper

Man nærer stor Ængstelse for den hollandske Damper »Vecht«, 1,965 Tons, der afgik fra Rotterdam for at laste Korn i Afrika til den hollandske Regering. Vragstumper fra »Vecht« er blevet fundet i Nordsøen, bl. a. en tom, havareret Redningsbaad. Skibet havde 3 Redningshaale, og man har endnu ikke opgivet Haabet om, at Besætningen, 22 Mand, er i Sikkerhed. Hvis »Vecht« er gaaet under, er det det tredje hollandske Skib i sidste Uge. De to andre var »Rijnstrom« og »Grutto«.

»Jonge Willem«s eventyrlige Rejse

Efter en eventyrlig Rejse er den hollandske Fragtdamper »Jonge Willem«, 2632 Tons, vendt tilbage til Rotterdam. Kaptajnen meddelte, at hans Skib var blevet angrebet i Kanalen af en ukendt Flyvemaskine, der nedkastede Bomber, som dog ikke ramte. Kort efter optog Damperen 51 Personer fra den britisk-indiske Postdamper »Domala«, der var blevet angrebet af den samme Flyvemaskine og stukket i Brand. »Jonge Willem« har landsat de reddede i en engelsk Havn.

Redningsbøje fra »Biarritz«

En Fiskerbaad er ankommet til Havnen i Scheveningen med en Redningsbøje mærket »Damperen Biarritz, Oslo«. Bøjen var blevet fundet 15 Sømil Nordvest for Scheveningen. »Biarritz« forulykkede i Nordsøen omkring Midten af Januar.

Engelsk Damper sænket

Damperen »Counsellor« af Liverpool, 5,068 Tons, er blevet sænket af Fjenden ud for Nordvestkysten. Besætningen er blevet bragt i Land i en Havn paa Nordvestkysten. »Counsellor« gik i Fart paa Vestindien.

Nye Sænkninger

Den britiske Damper »Thurston«, 3,072 Tons, kolliderede med det franske Skib »S. N. A. I«, der sank meget hurtigt. »Thurston« optog »S. N. A. I.«s Besætning og genoptog derefter sin Rejse, men sank ca. et Døgn efter i Løbet af nogle faa Minutter, rimeligvis efter at være stødt paa en Mine udfor Vestkysten af England. Kun 2 Baade slap bort fra Damperen, den ene med tre Mand, den anden med to. Denne sidste Baad kæntrade, men en ung fransk Matros, der foreløbig er den eneste reddede fra de 2 Skibe, klyngede sig fast til Kølen, til han blev fundet. Den anden Baad har man ikke hørt noget til. Den reddede Franskmand er allfor medtaget til at kunne oplyse nærmere Omkædheder. »Thurston« havde en Besætning paa over 20 Mand.

Italiensk Skib sænket af tyske Flyverbomber

Kaptajn Lepaci paa den italienske Damper »Emilio Lauro« har givet en Skildring af, hvorledes en Flyvemaskine bombarderede hans Skib og stak det i Brand ud for Englands Østkyst:

Jeg hørte en ejendommelig Lyd, erklærede Kaptajnen bl. a., og spurgte, om der var noget i Vejen med Maskinerne. Snart blev jeg dog klar over, at der var en Flyvemaskine i Nærheden. Den fløj direkte hen over os, foretog en nøje Undersøgelse og forsvandt igen. Maskinen vendte senere tilbage og nedkastede 4 Bomber. Vi var først ikke klar over Bombernes Type, men senere opdagede vi, at Flyvemaskinen havde nedkastet Bomber, der indeholdt en Del mindre Brandbomber. Til at begynde med lændte Bomberne ikke. Broen var dog blevet sprængt bort, Skibets Antenne faldt ned, og Telegrafisten blev saaret; han fik senere sat en provisorisk Antenne op.

Medens der blev udsendt Nødsignaler, dukkede den italienske Damper »Titania« op, og vi roede hen imod den. Næsten en Time efter Angrebet opstod der Eksplosioner

om Bord i »Emilio Lauro«, og Skibet brændte i lys Lue. Vi kunde intet gøre. Senere blev vi optaget af en engelsk Redningsbaad, der satte os i Land.

Den angribende Flyvemaskines Besætning maa have set vort Flag, idet den fløj meget lavt. Paa det Sted, hvor Angrebet blev foretaget, fandtes kun de to italienske Dampere. Et Medlem af mit Skibs Besætning blev af en Bombe dræbt paa Stedet.

En Mand af Besætningen erklærer, at Damperen ikke sejlede i Konvoj, og at den viste mange Lys, ligesom Flaget var klart synligt.

Samhandelen med Schwelz

Udenrigsministeriets Erhvervskontor meddeler:

Den dansk-schweiziske Vareudvekslingsaftale af 20. December 1938, der udløb ved Udgangen af Aaret 1939, er ved en den 6. Februar i København undertegnet Protokoll blevet fornyet for et halvt Aar fra 1. Januar 1940 at regne med visse af Forholdene nødvendiggjorte Ændringer.

Over 100 tyske Søfolk landsat i England

Et af den britiske Flaades Skibe landsatte i en Havn paa Nordøstkysten over 100 tyske Søfolk, som har tilhørt Mandskaber paa tyske Dampere, der er blevet opbragt eller sænket.

Finsk Damper luftbombarderet

Den finske Damper »Riegel«, der er paa 2,500 Tons, ligger for Tiden i svensk Havn. Damperen er stærkt medtaget efter et Luftbombardement, som Skibet blev udsat for, da det laa i Bjørneborgs Havn. Skibets Kommandobro er stærkt beskadiget, og Dækket er flere Steder revet op. Ingen af Besætningen blev saaret under Bombardementet, og trods Beskadigelsen fortsatte »Rigel« Rejsen til Sverige.

»Hermes« hævet

Det er lykkedes at hæve Isbryder-Bugserbaaden »Hermes«, der for 14 Dage siden sank i Aarhus Havn, idet den af Højvandet blev presset ned. Man har i Løbet af de 14 Dage læt net alle Aabninger til Skibets Maskinrum, og derefter blev Havnevæsenets Pumper sat i Gang med at pumpe Maskinrummet læns. Det viste sig snart, at disse Pumper ikke kunde klare Opgaven, og Aarhus Brandvæsen, Falcks Redningskorps og Zone Redningskorpsset mødte derfor op med deres Pumpemateriel, og det lykkedes i Løbet af 3 Timer at tømme Skibets Maskinrum, saa Skibet af sig selv steg op til Overfladen. Det vil blive slæbt til Reparation, sandsynligvis paa et af Skibsværfterne i Aarhus.

De sænkede tyske Skibe

Den tyske Damper »Uruguay«, der er blevet sænket af sit Mandskab i Nordatlantehavet, traf i Begyndelsen af Februar Forberedelser til at forlade den brasilianske Havn Recife. Det samlede Antal af sænkede tyske Skibe udgør herefter 33 med en Tonnage af 177,227 Tons. »Uruguay« blev først opdaget af en britisk Flyver. Efter at Skibet var blevet sænket, blev dets Mandskab, 14 Officerer og 40 Mand, taget ombord i et britisk Krigsskib.

»Shelbrit II« beskudt

Tankskibet »Shelbrit II« af Swansea, der er paa 695 Tons, blev beskudt med Maskingeværer af to tyske Flyvemaskiner udfør den skotske Nordøstkyst forleden. En Mand af Besætningen blev saaret. De tyske Flyvere nedkastede 5 Bomber, der faldt rundt om Skibet og sendte Granatstumper i alle Retninger. Flyvemaskinerne beskød bagefter Skibet med Maskingeværer i omtrent 20 Minutter.

»Queen Elisabeth«s Rejse over Atlanten

Kun de amerikanske Embedsmænd fik Lov at gaa ombord i »Queen Elisabeth«, da Skibet forleden Aften var kommet i Dok i New York.

Kæmpedamperens Kaptajn, Townley, erklærede, at Skibet gennemsnitlig havde haft en Fart af 21½ Knob. Det havde i Zig-Zag-Kurs tilbagelagt 5,315 km. Mandskabet udgjorde, indbefattet Teknikere, 378 Mand.

Kaptajnen bekræftede, at der i Skibet var indlagt det saakaldte nye »Gaus-System«, der skulde tjene til Uskadeliggørelse af magnetiske Miner. Dette System bestod i, at der anbragtes elektriske Kabler langs Skibets Sider.

Man havde navigeret efter hemmelige Ordre, som Skibet havde modtaget, da det befandt sig 30 Sømil ude. Der var ikke blevet iagttaget Undervandsbaade, og Rejsen var

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

i det hele taget forløbet uden Oplevelser af nogen Art. Skibet var ikke udstyret med Kanoner eller andre Vaaben.

Kaptajnen vilde ikke udtale sig om, hvorvidt Skibet havde været i Konvoj, men Præsidenten for New Yorks Byraad, som havde haft en Samtale med Kaptajnen, erklærede senere overfor Pressen, at Konvojen havde forladt Skibet efter kun en Dags Rejse.

Flere hollandske Krigsforlis

Man frygter for, at endnu et hollandsk Skib er blevet Offer for Søkrigen, idet der næres stor Ængstelse med Hensyn til Fragtdamperen »Grutto«, 920 Tons, der afgik fra London forrige Tirsdag og endnu ikke er ankommet til Rotterdam. Man har intet hørt til Skibet, som havde en Besætning paa 18 Mand. Damperen gik i regelmæssig Fart mellem Rotterdam og London.

Den hollandske Fragtdamper »Stad Shiedam, blev forleden reddet fra Ødelæggelse ved Miner takket være den Aarvaagenhed, en britisk Flyvemaskine fra Kystkommandoen udviste. Flyvemaskinen observerede Minerne, udsendte traadløs Angivelse af deres Position og fløj hen over Skibet, der var i Færd med at styre ret hen imod Minerne. Flyvemaskinen gav Advarselssignaler med en Lanterne, men Skibet lagde ikke Mærke dertil. Derefter lod Flyvemaskinen falde kulørte Raketter i Havel lige foran Skibet, men dette blev ved med at følge sin Kurs. Situationen var paa dette Tidspunkt saa fortvivlet, at Flyveren saa sig nødsaget til at fyre en Maskingeværssalve hen over Skibets Stavn. Herved opnaaedes den ønskede Virkning. Skibet drejede brat af og bort fra det farlige Sted.

Dødsfald

Skibsbygmester Peder Grøn, Grundejer af Skibsværftet Ericksen & Grøn i Skudehavnen, er død, 50 Aar gammel. Peder Grøn var Søn af den kendte Redningsmand Jens Grøn fra Agger. Han kom i Lære paa Jens Laursen & Sønners Skibsvært i Struer og arbejdede senere paa forskellige Værfter rundt om i Landet med Uddannelse for Øje, forinden han i 1923 etablerede sig i Skudehavnen sammen med Skibskonstruktør H. Ericksen.

Mellem Fagfæller nød Skibsbygmester Peder Grøn stor Tillid og Anseelse. Han var til sin Død Bestyrelsesmedlem og Kasserer i Københavns Baadebyggerlaug.

Skibsreder Th. Lohse, Marstal, er død, 84 Aar gammel. Den gamle Skibsreder havde været Medstifter af ikke færre end 40 Rederier i sin Hjemstavn og havde en lang Række Tillidshverv.

En kendt dansk-amerikansk Shippingman, 1ste Vicepræsident i A. P. Møllers amerikanske Datterselskab *Isbrandtsen Møller & Co.*, *Cornelius Isbrandtsen* er død i New York, 49 Aar gammel. Cornelius Isbrandtsen var født i Dragør, og han fik i København sin første Shipping-Uddannelse. For 20 Aar siden tog han til Amerika, hvor han blev knyttet til sin Broders, Hans Isbrandtsens Virksomhed, Isbrandtsen Møller Co., og han var i en Aarrække specielt optaget af den finansielle Ledelse af det store Foretagende.

Da nogle Fiskere forleden gik om Bord i Mineeftersøgningskutteren »Dagmar« i Hirtshals Havn, fandt de Kutterens Fører, den 60-aarige Skipper Andreas Jørgensen, Frederikshavn, liggende bevidstløs i sin Køje, og det øvrige Mandskab, to Mand, meget syge af Kulosforgiftning. Jørgensen blev indlagt paa Centralsygehuset i Hjørring, hvor han senere er død, medens de to andre nu er uden for Fare.

Kulosen stammede fra Kahyttens Ovn og er fremkommet ved, at Kutteren har ligget saaledes, at Vinden er presset mod Kutterens Mast og derfra er slaaet ned i selve Kahyttsskorstenen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. 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

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 StedetAnstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENS GADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 36**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & 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 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Hovedoplæg for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København

Brug **Holzapfel'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 & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone:
Vinkaco 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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

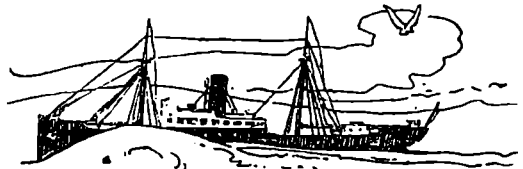
AKTIESELSKABET

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 1/2



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

BRONZE PROPELLER

fra
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

•
Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner
Kulsyre-Ildslukningsanlæg
Brandalarmeringsanlæg
Oliefyrringsanlæg
Staalpropeller
Oliefilter
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfilter
Evaporatorer
Armatør
Pumper
Ventilatorer
etc.

Beskyttelse i Farezonen i Krigstid

MÖRNER'S LIVREDNINGSDRAGT

har løst Problemet at holde en Mand oppe, tør og varm, indtil han er reddet. Ved Hjælp af en ny vandtæt Lynlaas kan denne Dragt tages paa i mindre end 40 Sekunder. Den dækker Kroppen saavel som Hænder og Fødder fuldstændigt.

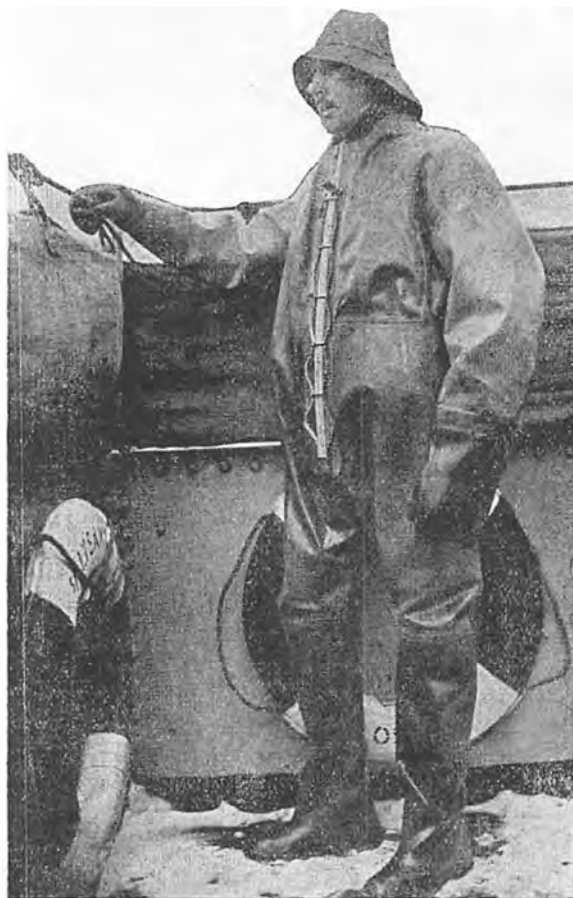
Dens Opdrift er saa stor, at den, der har den paa i Vandet, kan holde fire andre oppe.

Selvom Dragten bliver beskadiget, holder den sin Mand oppe.

Den kan anvendes ombord, hvorved den praktisk talt gør det muligt at redde alle, hvis Skibet synker paa et Par Minutter. Bæreevnen skyldes ikke Luft; Dragten er forsynet med en kapokforet Vest med stor Opdrift og hjælper til at holde sin Mand varm selv i den største Kulde.

I Redningsbaade og paa Flaader holder den Folkene varme, tørre og beskyttede.

**Godkendt og anbefalet af
flere Regeringer.**



Følgende svenske Rederier har allerede bestilt Dragten til deres Skibe:
A. B. Banantransport, Stockholm; Svenska Lloyd, Göteborg; Rederiaktiebolaget Rex; Grängesbergs-Oxelösund Trafikaktiebolag, Stockholm; Rederifirma Erik Brodin, Stockholm; Stockholms Rederiaktiebolaget Svea, Stockholm; Aktiebolaget Uddeholmsagenturen, Göteborg; O. F. Ahlmark & Co., Eftr., A. B., Karlstad; Rederifirma And. Smith, Stockholm; Aktiebolaget Broströms Linjeagentur, Göteborg; Thore Rederlerna, Helsingborg; Rederiaktiebolaget Iris, Stockholm, etc.

*
PATENTBESKYTTET OVERALT

*
PRIS KR. 210

MÖRNER'S LIVRÄDDNING OCH
SKYDDSDRÄKT A. B.
STOCKHOLM

DANMARK: VIKING RUBBER CO.
TELF. ORDRUP. 6062 .: KOLLEGIEVEJ 4 .: **CHARLOTTENLUND**

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 12

TORS DAG 21. MARTS 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN

Situationen efter den tragiske, jernhaarde Fred i Finland, hvor det tapre, ubesejrede finske Folk saa sig tvunget til — da ingen effektivt kom dem til Hjælp udefra — at slutte en ydmygende Fred, er den sørgeligste og meningsløseste Begivenhed i lange Tider. For Nordens Fremtid vil denne Fred maaske faa skæbnesvanger Betydning, men alt tegner sig i Øjeblikket saa trist og usikkert, at det er umuligt overhovedet at kommentere de sidste Begivenheder. De er ikke til Ære for nogen udenforstaaende, kun Finland kan med Stolthed sige, at det i enhver Henseende har gjort sin Pligt og kæmpet for sit Lands Frihed og Uafhængighed med en Tapperhed, der søger sin Lige i Historien.

DE SAMLEDE KRIGSFORLIS

Efter en Opgørelse, foretaget af »Norges Handels- og Sjøfartstidende«, er de samlede Krigsforlis indtil Udgangen af sidste Uge ialt 1,421,904 Tons. Heraf falder de 937,504 paa de krigsførende og 484,400 Tons paa neutrale Lande. For Danmark beløber Tabene sig til 48,125 Brutto Tons.

SIDSTE UGES KRIGSFORLIS

Det meddeles officielt, at i Ugen, der endte sidste Søndag ved Midnatstid, gik kun 5 britiske Skibe tabt som Følge af fjendtlig Aktion og ikke et eneste neutralt Skib.

De 5 britiske Skibe var paa tilsammen 17,673 Tons. Af den britiske Handelsflaades Skibe har Fjenden nu sænket ca. 640,000 Tons eller ca. 24,000 Tons om Ugen. Admiralitetet paapeger, at 10 Millioner Tons britisk Skibstonnage gaar i Fragtfart hver Dag, og Tallet vilde blive endnu større, hvis man tog Hensyn til alle Kystskibene. De britiske Tab har altsaa kun udgjort en ringe Brøkdel af den britiske Skibstonnage.

Siden de britiske Trawlere er bleven bevæbnede, er der gaaet to Uger, uden at nogen af dem er blevet angrebet af en tysk Undervandsbaad.

DEN DANSK-ENGELSKE HANDELSEVERENSKOMST

Udenrigsministeriet har udsendt følgende:

Repræsentanter for den danske og den engelske Regering har i Tirsdags i London paraferet en Handelsoverenskomst gældende for Krigstiden. Denne Overenskomst har tilsvarende Formaal som de Overenskomster, der allerede af England er undertegnet med andre neutrale Lande, nemlig at fremme det normale Handelssamkvem saa meget, som det under de herskende Forhold er muligt.

Et Udvalg, der allerede bestod under den før Krigen gældende Handelsoverenskomst, vil behandle Spørgsmaal, som maatte opstaa under den nye Overenskomst.

Der foreligger kun meget sparsomme Oplysninger om den nye Krigs-Handelsoverenskomsts Indhold.

Overenskomsten fastsætter dog antagelig de almindelige Regler for Samhandelen mellem Danmark og England, og Principet er altsaa, at man søger at opretholde den normale Samhandel mellem Landene i et Forhold, der svarer til, hvad der gjaldt før Krigen. Fra engelsk Side skulde være givet Tilsagn om, at vi

kan faa visse Varetilførsler, som er nødvendige for Opretholdelsen af vor Produktion paa vigtige Omraader.

Overenskomsten fastsætter ikke Mængden af Smør for den dansk-engelske Samhandel, men Spørgsmaalet herom har været drøftet i England samtidig med Handelsoverenskomstforhandlingerne mellem de engelske Myndigheder og de danske Erhvervsorganisationers Repræsentanter, som fornylig vendte hjem med Resultaterne for Marts Maaned. Forhandlingerne om Priser og Mængder for den følgende Tid vil iøvrigt blive genoptaget i Slutningen af denne Maaned.

Med Hensyn til Betalingsforholdene mellem Landene er der, efter hvad der forlyder, betydelig Forskel mellem den dansk-engelske Aftale derom og de svenske og norske Betalingsoverenskomster med England.

Den nye Handelsoverenskomst er en almindelig Protokol og ellers af lignende Karakter som de nylig mellem England og Sverige og Norge afsluttede. Den er dog ikke enslydende med disse, der er Forskelligheder efter Landenes forskellige Forhold.

TYSKLANDS BEHANDLING AF DEN NEUTRALE SKIBSFART

Som Repræsentant for Norges Rederforbund har Sden tidligere Præsident for Forbundet, Konsul *Thv. Halvorsen*, Bergen, været i Berlin med det norske Udenrigsministeriums Samtykke for at opnaa Lettelser i den tyske Krigsførelse mod de norske Skibe.

Han har faaet følgende Tilsagn:

- 1) Norske Skibe i Fart mellem neutrale Lande vil blive undersøgt, og ingen Sænkninger vil blive foretaget, før saadanne Undersøgelser har fundet Sted.
- 2) Norske Skibe i Ballast paa Rejse til Storbritannien, og som ikke gaar i Konvoj, vil ikke blive beskudt, før de er undersøgt efter Priserettens Regler.
- 3) Norske Skibe paa Rejse fra Storbritannien til Norge med Kul eller lignende Laster vil ikke blive angrebet, men eventuelt undersøgt.
- 4) Norske Skibe, der tidligere er gaaet i Konvoj, vil ikke af den Grund blive angrebet.
- 5) Alle Skibe, der gaar i Konvoj, udsætter sig derimod for Fare.
- 6) Den tyske Admiralstabschef vil snarest give alle paagældende Officerer de nødvendige Ordre.

Konsulen udtaler, at han under Forhandlingerne har fremhævet, at Danmark og Sverige har de samme Interesser som Norge i denne Sag.

ISBRYDER-MATERIELLETS FORØGELSE

I den lange Iperiode, der forhaabentlig nu snart er overstaaet, har der været stillet store Krav til Isbrydningstjenesten, der med det forhaandenværende Materiel ikke har kunnet sikre haade Forbindelsen mellem Landsdelene og de højst paakrævede Tilførsler til Landet. Rundt om i Landet har mange Farvande været lukket i adskillige Uger, saaledes hele Farvandet Syd for Fyn, og der har lydt kraftige Røster om Mangel paa Isbryderhjælp — en Hjælp Havnene jo alle maa yde Bidrag til. I den Anledning udtaler Isbrydertjenestens Chef, Overskibsinspektør, Kaptajn *Grue* til et Svendborg Blad:

— Det er højst beklageligt, at saa vigtige Sejlfarvande som Farvandene mellem Sydfyn og Øerne og

Sejlruterne paa Langeland i saa lang Tid har været stoppet af Isen. Det drejer sig jo ogsaa her om vigtige indenlandske Trafikforbindelser. Men dette skyldes ikke forkerte Dispositioner fra Iskontoets Side. Man forstaar saa godt den Utaalmodighed, som Tid efter anden er kommet til Orde fra Havnebyerne ved disse Farvande, thi det er ikke morsomt at se Handel og Skibsfart stagnere paa Grund af Is. Jeg kan imidlertid kun sige, at herfra har det ikke skortet paa god Vilje til at komme disse Havne og Farvande til Hjælp med Isbrydere, men vi har til Stadighed haft et ganske bestemt Maal for Øje, nemlig ved alle til Raadighed staaende Midler at hjælpe Kul-Skibene ud af Kattegat-Isen, og her er vi jo kommet helt tilkørt. Vanskelighederne har været alt for store. De har ligefrem bundet hele Isbryder-Flaaden i Kattegat, og selv om vi havde den bedste Vilje, har det været umuligt at faa Isbryderne dirigeret ned Syd for Fyn eller til Langelands-Farvandene. Vi har iøvrigt kun haft en eneste Isbryder, som virkelig har kunnet yde en værdifuld Indsats, nemlig »Storebjørn«. De mindre kraftige maatte jo helt give op. Det er efterhaanden blevet paatrængende nødvendigt, at vi i hvert Fald hurtigst muligt anskaffer een stor Isbryder af Storebjørns-Typen, men helst to.

— Vil man, hvis en ny »Storebjørn« bliver til Disposition, kunne sende den til de sydfynske Havne?

— Den vil i hvert Fald gøre det muligt for os at aabne Vejen ned gennem Storebælt til Farvandene Syd for Fyn, og den vil ogsaa kunne sprænge en Sejlrende østom Langeland i Langelandsbæltet, saaledes at mindre Isbrydere kan komme i Funktion ind til Havnene. Naar de mindre Isbrydere ligger indeiset i Kattegat, er de ingen Nytte til. Havde vi blot i Aar kunnet afse en stor Isbryder til at danne disse Rønder, saa skulde vi nok have ordnet Resten. Vi maa og skal have denne Stor-Isbryder, og ingen ved, hvornaar en lang og maaske værre Isvinter igen staar for Døren.

— Anser De iøvrigt Isbryder-Tjenestens Organisation for at være god nok?

— Der er ikke noget i Vejen med Organisationen, lige saa lidt som med Iskaptajnerne og Mandskabet. Men vi kan ikke klare os med det Materiel, vi har, og vi bør ikke lade vigtige Forbindelsesveje være lukkede Farvande i maanedsvis.

GUSTAV HOLM DØD

Dansk Grønlandsforsknings Pioner, Kommandør *Gustav Holm*, er død, 90 Aar gammel. Den gamle Kommandørs store Indsats i Grønlands-Forskningen strækker sig langt tilbage i forrige Aarhundrede. Som ung Marineofficer gæstede han første Gang Grønland i 1876, og i Aarene 1880—81 ledede han en Ekspedition til Sydgrønland.

Gustav Holms Indsats blev af Betydning, da Domstolen i Haag afsagde sin Kendelse om Danmarks Højhedsret over Østgrønland.

Kommandør Gustav Holm var Medlem af den store Kommission for de geologiske og geografiske Undersøgelser i Grønland fra 1896 til 1931. Fra 1899 til 1909 var han Direktør for Søkartarkivet og derefter Lødsdirektør til 1919. I 1929 blev han ved Universitetets Aarsfest udnævnt til Dr. phil. Og han har givet Navn til et af Grønlandsk Handels Skibe, der besejler Østgrønland eller benyttes som Ekspeditionsskib.

AARHUS HAVN

Aarhus Havneudvalg har behandlet Budgettet for 1940—41. Driftsregnskabet balancerer med 2,305,000 Kr. Der afsælttes 1,788,000 Kr. til nye Arbejder. Det almindelige Kasseregnskab balancerer med 4,314,000 Kr.

De nye Arbejder vil blandt andet omfatte Lystbaadehavns Fuldenselse som Fiskerihavn og Paa-

begyndelsen af Midtermolens Modernisering. I Lystbaadehavnen skal bygges Fiskepakhus, Fiskeudsalgsboder, Varmestuebygning og Nødtøftshus. Iøvrigt forlænges Pakhuskajen til Skæring med den sydvestlige Flugt af den nye Nordmole (Pier II).

ENGROS-PRISERNE

Det nye Indeks for Engrospriserne viser en stadig kraftig Stigning, idet det samlede Indekstal er gaaet op til 162 i Februar imod 154 for Januar og 143 for December 1939. Den stærkeste Stigning i den sidste Maaned er indtraadt for Gruppen »Brændsel og mineralske Olier«, hvor det især var Priserne paa Kul, Cinders og Koks, der gik i Vejret i Februar som Følge af de forøgede Fragtomkostninger, der blev yderligere forhøjet ved Sejladstidens Forlængelse paa Grund af Isvanskelighederne. For Gruppen »Brændsel og mineralske Olier« som Helhed er Engrospriserne nu steget til det tredobbelte siden Februar 1939, og omtrent hele Stigningen ligger siden Krigens Udbrud, da Indekstallet for denne Gruppe var 115 imod 305 for Februar 1940.

Ogsaa for de øvrige Importvarer er Stigningen fortsat fra Januar til Februar, omend i langt mindre Omfang end Brændselspriserne. Indekstallet for Foderstoffer er gaaet op fra 171 i Januar til 176 i Februar (107 for August 1939), for Gødningsstoffer fra 120 i Januar til 136 i Februar (100 i August 1939), Træ og Papir er steget fra 147 i Januar til 150 i Februar (112 i August 1939), og andre Bygningsmaterialer fra 141 i Januar til 150 i Februar (109 i August 1939). Tekstil og Konfektion er steget fra 142 i Januar til 149 i Februar (107 i August 1939), og Huder, Læder og Skotøj fra 140 i Januar til 149 i Februar (107 i August 1939) samt kemisk-tekniske Artikler fra 140 til 144 (imod 105 i August). For Jern og Metaller samt Varer heraf er Indekstallet kun steget 1 Points siden Januar til 166 i Februar, imod 117 i August 1939.

Engrospristallet for de animalske Levnedsmidler er steget fra 138 i Januar til 142 i Februar, naar man regner med den indenlandske Smørpris. Naar man derimod regner med Eksportpriserne, har Stigningen været mindre, og for Eksportvarerne som Helhed er Indekstallet uforandret 129 i Februar ligesom i Januar. Dette udgør en Stigning paa kun 17 pCt. siden Krigens Udbrud, da Indekstallet i August var 114 — hvorimod Importvarernes samlede Indekstal nu er 195 imod 181 i Januar og 113 i August 1939. For Importvarerne har Stigningen siden Krigens Udbrud saaledes udgjort 72 pCt.

REGNSKABERNE

Der er ikke i de senere fremkomne Regnskabsmeddelelser saa store Forskydninger at melde om, at de ændrer det Billede, man dannede sig efter de første Offentliggørelser. De nu foreliggende er følgende:

Dansk-Fransk 15 pCt.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab deklarerer 15 pCt. Udbytte mod 10 pCt. for 1938. Selve Regnskabsresultatet er forbedret betydeligt, saa det bliver muligt baade at fortsætte Konsolideringen og at foretage betydelige Afskrivninger.

Bestyrelsens Meddelelse gaar ud paa, at Driftsoverskudet andrager 2,099,767 Kr. — Efter Afholdelse af Renteudgift, Administrationsudgifter, incl. Tantième til Direktion og Personale, Honorar til de Kommitterede og Revision, ialt 325,367 Kr., samt Afskrivning paa Skibene med 250,000 Kr., fremkommer der et Overskud paa 1,524,399 Kr., der — tillagt Overførslen fra forrige Aar 225,226 Kr. — foreslaas anvendt som følger:

Henlæggelse til lovmæssigt Reservefond 225,000 Kr. Henlæggelse til Reserve- og Amortisationsfondet 450,000 Kr. Henlæggelse til Konto for Skatter 400,000 Kr., 15 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 450,000 Kr., Tantième til Bestyrelsen 27,297 Kr., hvorefter Resten, 197,328 Kr., overføres i ny Regning.

For 1938 var der overført 409,362 Kr., hvoraf fragik 338,618 Kr. i betalte Skatter, saaledes at den overførte Saldo blev 70,743 Kr. Den indsejlede Bruttofragt androg 4,173,108 Kr., som fradraget Driftsudgifterne gav et Driftsoverskud paa 1,122,432 Kr. Sammen med Resten af den overførte Saldo androg Indtægterne saaledes 1,193,175 Kr. Administrationsudgifterne beløb sig til 170,522 Kr. Det fremkomne Nettooverskud — incl. Restsaldoen fra Overførslen — 1,022,653 Kr. fordeltes med 441,400 Kr. til Reserve- og Amortisationsfonden, 25,000 til den lovmæssige Reservefond, 300,000 Kr. i Udbytte til Aktionærerne (10 pCt. af Aktiekapitalen), 31,026 Kr. i Tantiører til Bestyrelsen, Direktion og Kontorpersonale, i ny Regning overførtes 225,226 Kr.

»Orion« 5 pCt.

Dampskibsselskabet »Orion« udsendte ligeledes den foreløbige Regnskabsmeddelelse.

Driftsoverskudet incl. indvundne Renter og Overførsel fra forrige Aar andrager 420,305 Kr. Administrationsudgifter etc. udgør 52,279 Kr., hvorefter der fremkommer et Overskud paa 368,026 Kr., som foreslaas fordelt med 200,000 Kr. Afskrivning paa Skibene, 40,000 Kr. henlagt til lovmæssig Reservefond, 5 pCt. Udbytte 120,000 Kr. og Resten overført til næste Aar.

Overførslen fra 1938 var paa 38,500 Kr., saaledes at Overskudet bliver 329,526 Kr. I Fjor laa Skibenes Driftsoverskud paa 164,925 Kr., hvortil kom en Overførsel paa 38,778 Kr. og Renteindtægter paa 5641 Kr., ialt 209,345 Kr. Efter Fradrag af Administrationsomkostninger blev der til Disposition 171,073 Kr., hvoraf 100,000 Kr. anvendtes til Afskrivning paa Skibene, til lovmæssig Reservefond overførtes 32,572 Kr. og til næste Aar 38,500 Kr.

Dansk-Norsk 10 pCt.

Bestyrelsen for Det dansk-norske Dampskibsselskab meddeler, at Selskabets Nettooverskud for 1939 andrager 91,411 Kr., incl. Overførsel fra det foregaaende Aar paa 16,282 Kr. Bestyrelsen vil foreslaa, at der henlægges 7,500 Kr. til lovmæssig Reservefond og 20,000 Kr. til Ekstra Reservefond, udbetales 6 pCt. i Udbytte til Aktionærerne med 18,000 Kr. og 4,962 Kr. i Tantiører til Bestyrelsen, yderligere Udbytte til Aktionærerne 4 pCt. samt overføres 28,948 Kr. i ny Regning og til Imødegaaelse af Skatter.

»Dansk-Norsk« udbetalte intel Udbytte for 1938, da man benyttede 10,000 Kr. af Overskudssaldoen til Afskrivning paa Selskabets Damp og overførte Resten deraf, 16,283 Kr., i ny Regning.

»Myren« 12 pCt.

Bestyrelsen for Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« meddeler, at Driftsoverskudet for 1939 incl. Saldo fra f. A., 128,095 Kr., og Renter, 36,099 Kr., andrager 1,721,479 Kr.

Efter Fradrag af Administrationsomkostninger etc. bliver Nettooverskudet 1,598,043 Kr. Heraf foreslaar Bestyrelsen at afskrive paa Skibene 450,000 Kr., at henlægge til lovmæssig Reservefond 55,000 Kr. og til Dispositionsfondet 300,000 Kr. samt at udbetale i Udbytte 12 pCt. med Kr. 480,000 Kr.

Efter Udredelsen af Tantiører til de Kommitterede fremkommer der en Saldo paa 272,796 Kr., som overføres til 1940.

»Myren« gav i 1937 15 pCt. i Udbytte, for 1936 og 1938 7 pCt., men Overskudet er i 1939 gaaet meget stærkt op i Forhold til 1938; dette Aar androg det 724,681 Kr. inklusive en Saldo efter Fradrag af Skatter paa 74,921 Kr. Nettooverskudet var 610,648 Kr. Heraf blev afskrevet paa Skibene 160,000 Kr., til lovmæssigt Reservefond blev henlagt 25,000 Kr.

»Pacific« 20 pCt.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Pacific« har vedtaget at foreslaa den forestaaende ordinære Generalforsamling, at der af Nettooverskudet for 1939 henlægges 270,000 Kr. til Reserve- og Fornyelsesfond, 75,000 Kr. til lovpligtigt Reservefond samt 45,000 Kr. til Udbyttereguleringsfond.

Endvidere foreslaar Bestyrelsen, at der udbetales 20 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 180,000, og at der overføres 233,695 Kr. til næste Aar. Paa Skibene afskrives 150,426 Kr. af Reserve- og Fornyelsesfondet.

»Pacific« forhøjer saaledes Udbyttet med 5 pCt., idet der for 1938 udbetales 15 pCt. i Udbytte til Aktionærerne. For 1937 var Udbyttet paa 20 pCt.

Overskudet er gaaet meget stærkt frem. Nettooverskudet for 1939 har været 845,607 Kr., inkl. en overført Saldo paa 7370 Kr. For 1938 var Nettooverskudet paa 223,548 Kr., inkl. den overførte Saldo.

Der blev i Fjor henlagt 120,000 Kr. til Reserve- og Klassifikationsfond og afskrevet 100,000 Kr. paa Skibene af Reserve- og Klassifikationsfondet.

»Forenede Bugser« 6 pCt.

Paa et i »A/S Det forenede Bugser« afholdt Bestyrelsesmøde blev det vedtaget at foreslaa den kommende Generalforsamling af Aarets Overskud efter afholdte Afskrivninger 58,888 Kr., heri inkluderet Overførsel fra forrige Aar: 2195 Kr., at udbetale 4 pCt. Udbytte + 2 pCt. Bonus hidrørende fra Selskabets Renteindtægter.

For Aaret 1939 var Overskudet efter afholdte Afskrivninger 157,886 Kr., og der blev da udbetalt 8 pCt. Udbytte + 2 pCt. Bonus hidrørende fra Selskabets Renteindtægter.

MEDDELELSER FRA DANSK

Kontrollen af Skibsfarten i de nordamerikanske Farvande

Det herværende amerikanske Gesandtskab har fremsendt en Verbalnote vedrørende Kontrollen med Skibsfarten i de nordamerikanske Farvande. Den lyder:

The Legation of the United States of America presents its compliments to the Royal Ministry of Foreign Affairs and has the honor to inform it that the Legation is in receipt of an instruction from the Department of State, dated February 3, 1940 in regard to the identification of aircraft of the United States Coast Guard engaged in neutrality patrol.

The information submitted is as follows:

"Aircraft of the United States Coast Guard, in performance of neutrality duty along the coasts of the United States are required to approach vessels of foreign nationality, both merchant and naval vessels, for the purpose of identification. The normal procedure is for the plane to circle the vessel at a low altitude to assure identification, and to avoid flying directly over the vessel. This procedure enables the plane to identify the vessel and the vessel to identify the aircraft. The distinctive markings by which identification of United States Coast Guard aircraft may most readily be established include the letters 'U.S.C.G.', which are painted on the right and left underside of the wing of monoplanes and on the right and left underside of the lower wing of biplanes, and the United States Coast Guard insignia, which is painted forward on both sides of the fuselage or hull."

The Legation is directed to state that the foregoing information is also being communicated to the governments of all countries whose ships may frequent the high seas nearby or adjacent to the American republics.

Rotterdam Havn

Som Følge af Krigen er Skibsfarten paa Rotterdam Havn gaaet betydeligt ned. I Løbet af Februar løb der kun 305 søgaaende Skibe ind i Havnen mod 1164 i samme Maaned i Fjor.

DAMPKIBSREDERIFORENING

Manchukuos Udenrigshandel i 1939

I Henhold til nylig offentliggjorte Tal beløb Manchukuos Udenrigshandel i 1939 sig til 2609.6 Mill. Kuopi (nuværende Kurs Kr. 1,20). Heraf udgjorde Eksporten 826,2 Mill. og Importen 1783,4 Mill.

En Sammenligning af Udenrigshandelen i 1938 og 1939 viser:

	(Værdi i 1000 Kuopi)	
	1939	1938
Eksport	826,190	714,374
Import	1783,366	1271,191
Importoverskud	957,176	556,817

Af de vigtigste Eksportartikler, Sojabønner, Sojabønnekager og Sojabønneolie, blev der i Sæsonen fra 15. Oktober 1938 til 15. Oktober 1939 eksporteret ialt 2,9 Mill. Tons (à 1016 kg).

Danmarks Import af manchuriske Sojabønner udgjorde i 1939 50,600 Ts. til en Værdi af 9 Mill. Kr. og af manchurisk Sojabønneolie 1650 Tons til en Værdi af 0,7 Mill. Kr. I 1939 var Danmarks Import af manchuriske Sojabønner 178,400 Tons til en Værdi af 32,3 Mill. Kr.

I Aarets Løb besluttede Manchukuoeregningen at indføre monopolistisk Kontrol med Køb og Salg af Sojabønner, og det i Forbindelse hermed oprettede Selskab: The Manchuria Staple Produce Control Co. med en Aktiekapital paa 30 Mill. Kuopi trandt i Funktion den 1. November. Dette Selskab foretager Opkøb af Sojabønner i Indlandet og sælger dem til Eksportørerne i Eksporthavnene til Priser, der reguleres i Samraad med Regeringen.

Oil Bunkering at Casablanca

A new communication is received from the Travaux Publics at Casablanca.

It seems still extremely difficult to obtain bunker oil at Casablanca, hedder det i en Skrivelse derfra. Furthermore, as far as we understand, the application for an allowance of oil can only be handed in to the authorities after the vessel has arrived, so that even if, after investigation, it is decided to grant a licence, the

bunkers may only be obtained after detention has been caused to the vessel.

Coal Bunkers. On the other hand bunkercoal is at present freely available and can be obtained according to reasonable requirements. At the time of writing — end of February — the price is 49/- per ton f.o.b.

Dekretet lyder:

A la suite de nombreuses demandes qui ont été faites auprès de mes Services par différentes compagnies de navigation pour le ravitaillement de leurs navires en fuel-oil, et en gas-oil au port de Casablanca, je crois nécessaire d'attirer votre attention sur le fait que le port de Casablanca ne doit pas être considéré comme une base d'avitaillement des navires en fuel-oil et gasoil.

Le Maroc n'est pas, en effet, ravitaillé en ces produits en vue du ravitaillement des navires.

En conséquence, ce n'est que dans des cas *tout à fait ex-*

ceptionnels, lorsque des circonstances imprévisibles de navigation dues à des événements absolument inattendus rendraient nécessaire, pour un navire, lors de son passage à Casablanca, la fourniture d'un appoint en fuel ou gasoil, que je pourrais accorder, et *seulement dans la limite où le stock dont je disposerais à ce moment le permettrait*, une autorisation pour la demande de produits noirs qui me serait présentée.

Dans tout autre cas, toute demande recevra nécessairement une réponse négative.

Il me paraît donc indispensable, et *j'attire instamment votre attention sur ce point*, que là ou les compagnies que vous représentez fassent faire à leurs navires le plein de leur soute en dehors du Maroc, et ne comptent pas sur celui-ci pour compléter leur chargement en combustibles liquides.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Mindehøjtid

I Fredags Aftes var der i Holmens Kirke Mindegudstjeneste for de omkomne fra »Martin Goldschmidt« og »Aase«, og i den store Forsamling saas »Progress« Redere *Mar. H. Nielsen, Hugo Marx Nielsen* og »Torm« Redere, *Axel Kampen* og *Schmiegelow*. Handels- og Søfartsministeriet var repræsenteret af Departementschef *Jesper- sen*, og der var mødt Repræsentanter fra alle Organisationer.

Sognepræst *Kászner*, Rodovre, der tidligere har været Sømandspræst i London, holdt Mindetalen, hvori han ud fra sit Kendskab til Sømændene og deres Liv fremhævede det Mod og den Beslutsomhed, der præger vor Sømandsstand. Til deres Gerning under disse Forhold kræves mere Mod end til at gaa i Krig.

Mens alle rejste sig, og de florumvundne Faner sænkedes, oplæste Sømandspræst *Eilschou-Holm* Navnene paa de 17 Omkomne fra »Aase« og de 15 fra »Martin Goldschmidt«. — Lad os være stille, sagde Præsten, og i dyb Stilhed mindedes disse 32 Ofre for Krigen paa Havet.

»Nærmere Gud til dig« lod — og saa sluttede den smukke Mindehøjtid med, at Studentersangforeningens Kor sang »Kongernes Konge«.

Mindehøjtidelighed

Ved en Højtidelighed i Holmens Kirke Lørdag mindedes 65 danske Sømænd fra »Rhonc«, »Vidar«, »Fredsberg«, »Ivan Kondrup« og »England«.

Kl. 14 samledes i Kirken foruden Paarørende, Venner og Bekendte til de Omkomne, Repræsentanter for Søfolkenes Organisationer og for de forskellige Rederier. Til Stede var Handelsminister *Kjærbo*, Departementschef *Jesper- sen* og Kontorchef *Ove Nielsen*. Videre saas Generalkonsul *Johan Hansen*, Direktør *Kørbing*, Skibsinspektør, Kaptajn *Erichsen*, Skibsreder *Ove Skou*, Direktør *Normann*, Skibsreder *Willie C. K. Hansen*, Direktør *Svanholm m. fl.*

Efter at der var læst Indgangsbøn, sang Forsamlingen »Min Gud befaler jeg min Vej«, hvorefter Holmens Provst, *Dr. Neiiendam*, forrettede Altertjenesten. Saa talte Sømandspræst *Eilschou-Holm* over de omkomne Sømænd.

Vi har gennemlevet en Række mørke Uger, sagde Pastor *Eilschou-Holm*, hvori Søkrigen har antaget en stadig voldsommere Karakter. Vi staar tilsyneladende ganske magtesløse overfor alt det meget, som sker. Vi formaar saa lidt og forstaar saa lidt Hvor meget vi end berømmer os af en Indsigt og roser os som Naturens Herrer, saa kommer der dog stundom Ulykker, som gør os saa smaa. Menneskekraft slaar ikke til. Menneskeklogskab ej heller. Vi bliver som Avner i en Storm, og vor eneste Længsel bliver at faa noget holdbart at klynge os til, naar vi i Hjertets Dyb erfarer Sandheden af Ordet »Mørke skjuler Jorden og Dunkelhed Folkene«.

Hele vort Folk er med os i denne Stund og tager af Hjertet Del i de mange Sørgendes Lidelser. Vi kan ikke andet end græde med de grædende, og prøve paa efter Evne at være med til at bære deres lunge Sorg. Krigen er Vanvid! Hvor ofte har de Ord ikke lydt fra vore Læber, men det burde ikke være de neutrale Lande, som skulde bringe de største Ofre under den standende Kamp mellem de krigsførende Magter.

Sørgebudskaberne er strømmet ind fra Havet, og 277 Søfolk savnes fra 29 Skibe. Men til Trods for det rugende Mørke, til Trods for Usikkerheden og Uvisheden, sejler de danske Skibe, og de vil vedblive at sejle.

Den danske Sømænd svigter ikke sin Sømandsære. Vi er stolte af vor Sømandsstand og ser op til de Mænd, der fornylig paa Søfarendes Vegne udtalte: »Vi er indforstaaet med, at Sejlads i Krigsfarvande er forbundet med Livsfare. Sejladsen er nødvendig, og vi løber den Risiko.«

Og de mange Mænd, vi mindes i Dag, var blandt dem,

der gav deres Liv for vor Skyld, for derved at røge en Samfundsopgave og være et Led i Hævdelsen af vor Neutralitet ved at opretholde den normale Samhandel med begge krigsførende Parter.

Derpaa talte Pastor *Eilschou-Holm* trøstende Ord til de Efterladte, og han sluttede med at oplæse Navnene paa de 65 danske Sømænd, som er omkommet paa Rejse med de 5 Dampere. Lad os mindes dem, sagde Præsten, og saa fulgte to Minuters Stilhed. Derefter sang Koncertsangende Fru *Hertha Bjørvig Solo*, og den smukke Højtidelighed sluttede med »Nærmere Gud til Dig«.

Søforhør om »Aase« og »Maryland«

Søforhøret om de to danske Damper »Aase« og »Maryland«, som for en Maaned siden krigsforliste i Atlanterhavet, hvorved 51 Søfolk mistede Livet, formede sig som en gribende Tragedie. Begge Dampere er forsvundet omtrent samtidig, man fandt 2 Mand af »Aase« Besætning paa en Tømmerflaade. Af disse levede kun den ene, Messedrengen, *Wilhelm Bistrup*, og han døde efter at være bragt i Land uden at være kommet til Bevidsthed, saa han kunde forklare noget om, hvad der var hændet hans Skib. Derfor stod Vidneskrankerne forleden tomme. Men paa Tilhørerpladserne sad de mange Efterladte, som var mødt op i Haab om at høre noget, der kunde forklare, hvad Skæbne de to Skibe, som havde haft deres Fædre om Bord, havde faaet. Intet blev dog oplyst. som kunde hævde det Slor af Mystik, som hviler over de to Tragedier, som er udspillet et eller andet Sted paa Atlanterhavet.

— Det er desværre saa uendelig lidt, vi kan hjælpe Dem med at faa oplyst, sagde Retspræsident *Hvidt* til de Efterladte, men vi vil gerne bidrage til at faa saa meget som muligt oplyst, saa jeg beder dem, der maatte ønske særlige Oplysninger, stille Spørgsmaal.

Retspræsidenten gennemgik derefter en Rapport, som var afgivet af Rederiet *Torm* angaaende »Aase« Forlis.

Man gik derefter over til Forklaring angaaende »Maryland« Forsvinden. »Maryland« var en af Det forenede Dampskibs-Selskabs største Baade.

Da Rederiet havde oplyst, at Skibet havde været forsynet med alt nødvendigt Redningsmateriel, sluttede Retsformanden Forhøret med at udtale:

— Retten ser sig saaledes desværre ikke i Stand til at hjælpe nogen med Oplysninger. Det eneste, vi kan gøre, er at udtrykke vor dybeste Deltagelse med alle dem, hvem denne store Sorg har ramt.

Dansk Matros omkommet ved svensk Skibs Forlis

Det svenske Skib »Osman« af Helsingborg er forlist paa Rejse fra Gøteborg til England. Besætningen var paa 19 Mand, hvoraf de 9 er reddet.

Forliset skete paa Grønholmen i Snetykning og Storm. Fra Marinevagtstationen ved Risør opdagede man, at der ragede en Mastetop op ude mellem Øerne, og i Masten befandt sig en Mand. Det blev sendt en Torpedobaad ud til Assistance, og den kom tilbage med 6 Mand, deriblandt den norske Lods. Det var ham, der sad i Mastetoppen. De var alle meget medtagne.

Blandt de reddede er en Dansker, *Karl Otto Berger*, København. Ogsaa Kaptajnen og en af Styrmændene er reddet. De blev fundet paa Nederholmen.

Man regner med, at 10 Mand er omkommet. Blandt de Lig, der er bragt i Land, er den danske Matros *Carl Vilhelm Schmidt*, Søn af Bestyrer *Schmidt*, Møns Stenminer.

Skibet ligger med Halvdelen af Skorstenen over Vandet. Det er usandsynligt, at det kan reddes.

Fem Esbjerg-Kuttere er gaaet tabt paa en Maaned

Der er intet hørt eller set til Esbjerg-Kutteren »Wilhelmine« siden Efterlysningen gennem Radioen, og der er derfor overvejende Sandsynlighed for, at ogsaa denne Esbjerg-Kutter er gaaet ned ude paa Fiskepladsen, hvad en-

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

I den forløbne Uge har der atter været rigelig Beskæftigelse for Tonnagen paa alle Markeder, men Usikkerheden med Hensyn til Resultaterne af de politiske Begivenheder har i de sidste Dage lagt en Dæmper paa Befragternes Interesse for nye Forretninger til de hidtidige Rater, og i flere trades forsøges det at presse Raterne ned paa et lavere Niveau. Dette har atter haft til Følge, at Antallet af afsluttede Forretninger de sidste Dage har været minimalt, idet Rederne ingen Steder synes tilbøjelige til at give efter.

River Plate Markedet har i Ugens Løb været roligt uden større Rateændringer, og Befragternes Ide har ligget omkring \$30/31.- alt efter Termin. Nu indikeres \$27.50 til Antwerpen, hvilken Rate dog maa betragtes som nominel. Til Eire sluttedes flere Baade til 142/6, hvilket viser en ubetydelig Nedgang, og ligeledes rapporteredes flere Baade sluttet til U.K.

Der har i Ugens Løb været mange Ordre paa de amerikanske Markeder, og for Kul fra Northern Range til Rio opnaaedes for en enkelt Baad \$11.-. Den usikre Situation har dog ogsaa gjort sig gældende her, og i Dag indikeres \$9.50 for lignende Forretning. Der har været Efterspørgsel efter Tonnage paa netcharter til 35 cents fra U.S.N.H. til Antwerp/Rotterdam, men uden Resultat, og i Dag er Befragterne ikke tilbøjelige til at opretholde deres Indikation. Fra U.S. Gulf og South Atlantic til W.C. U.K. Option Havre noteres ligeledes

Forretning paa netcharter Basis, og Ideen ligger her paa 37 resp. 36 cents. Kulraten fra Northern Range til Vestitalien har været vigende og Befragterne antyder nu omkring \$16.-. Der har ligeledes i Ugens Løb været noteret Koks fra Northern Range til Genoa/Savona, for hvilket der antydedes \$24.-. Scrapjern fra New York til Japan indikerer for Marts/April \$15.50 f.i.o., og for lawful merchandise i samme Retning indikeres omkring \$18.-. Befragterne for Svovl fra U.S. Gulf til Australien/New Zealand har været meget interesserede i at tage Tonnage op med Lastning April og fremefter, og der forsøges herfor \$16/17.- til 3 Lossehavne.

De vestindiske Sukkermarkeder noterer stadig mange Ordre; men Befragterne er meget tilbageholdne, og vi forstaaer, der hersker store Vanskeligheder med at bringe nye Salg i Stand. For 6300 Tønner betales \$20.- fra San Domingo til Marseilles. Til Nantes søges Tonnage fra San Domingo eller Brasilien, og Befragterne indikerer \$21.-. Ogsaa for Tonnage til Antwerpen vises der Interesse, men der opnaas herfor næppe over \$24.- mod \$26.- i forrige Uge. Fra San Domingo til W.C. U.K. har Befragterne ogsaa været interesserede, og for neutral Tonnage bydes 120/-. Endvidere kan det nævnes, at der søges Tonnage for en større Ladning fra Cuba til Vladivostock, for hvilken der indikeres \$20/22.- med fri Losning.

ten den saa skyldes Minesprængning eller den i Løbet af den sidste Maaned er blevet skudt i Sænk ligesom Kutterne »Ejiam«, »Gerlis«, »Mercator« og »Polaris«. Der er heller ikke længer noget virkeligt Haab om, at nogen af de 20 Fiskere, der var ombord paa disse fem Kuttere, er blevet reddet ombord i andre Farløjer.

De fire sidstnævnte Kuttere var alle nye, søstærke Fartøjer, »Wilhelmine« var derimod en Snes Aar gammel, men godt vedligeholdt og absolut en solid og søstærk Baad.

Besætningen paa »Polaris« bestod af følgende:

Fiskeskipper *Albert Sylvestersen*, Graadyb, 1, Esbjerg, der ejede Kutteren sammen med Skibsbygmester Kjeldsen. Han stammede fra Rindum ved Ringkøbing, men har i flere Aar boet i Esbjerg.

Fisker *Aage Nathaniel Gottliebsen*, født i Frederikshavn 1913, nu boende i Esbjerg.

Fisker *Jens Christian Hansen*, født 1919 i Hjerting.

Kok *Magnus Sorensen*, født 1918 i Jerne.

Svensk Dampers savnes

Damperen »Norna« af Karlstad, 1022 Bruttotons, der har en Besætning paa 18 Mand, har været forsvundet siden den 7. Februar. Damperen, som var paa Vej ned en Last Salt fra Middelhavet til Stockholm, forlod paa denne Dato Gibraltar og er ikke siden rapporteret.

Havnevæsenets Flytning

Freitag den 15. Marts 1940 flyttede Havnevæsenets Kontor fra de midlertidige Lokaler, Amaliegade 14 og Toldbodvej 15, tilbage til Administrationsbygningen paa Toldboden.

Postadresse: Nordre Toldbod 7. Telf. C. 4340 (hele Døgnet).

Omstilling til: Havnebestyrelsens Udvalgsværelse. Havnedirektøren, Ing. Afd. I: Afdelingsingeniør Gnudtzmann. Havnebygmesteren, Ing. Afd. I: Havneingeniør Rogberg. Havnekaptajnen, Ing. Afd. II: Afdelingsingeniør Born. Havnefogden, Ing. Afd. II: Havneingeniør Carstensen. Havnepolitiet (Havneass.) Ing. Afd. III: Afdelingsingeniør Rode. Kontorchefen, Ing. Afd. III: Havneingeniør Scheel. Hovedkontoret, Bogholderi, Kassererkontor, Indkøbsafdeling.

Fem tyske Sømænds mirakuløse Redning

Fem tyske Sømænd, tilhørende Besætningen paa en af den tyske Afrikalinies Dampere, der efter Krigens Udbrud havde anløbet en Havn paa den vestafrikanske Kyst, har i Løbet af 74 Dage i en Redningsbaad slaat sig igennem til Las Palmas og er senere lykkeligt naaet hjem til Tyskland.

De har i en Redningsbaad, der kun var 9 m lang og 2 m bred, tilbagelagt 4500 Sømil. De fem Sømænd maatte lide meget af haardt Vejr. Den største Distance, der blev tilbagelagt paa een Dag, var 159 Sømil. Baaden var forsynet med en Motor paa 30 HK. De tyske Søfolk anløb først en

lille Ø under Ækvator, der er beboet af 6 Spaniere og ca. 1200 Indfødte. Endnu den 18. November vidste man der intet om Krigen. Hajer og Delfiner ledsagede Baaden paa Verdenshavet. Hajerne blev saa nærgaaende, at de maatte jages bort med Baadshager. Flyvefisk afgav hist og her en god Middag. Da Provianten begyndte at blive knap, mødte Tyskerne en portugisisk Bark, der forsynede dem med Kartoffler, Tobak og Vin. Til Slut naaedes Las Palmas, hvor den indfødte Befolkning gav de tyske Sømænd en begejstret Velkomst.

Mæglerkorporationen i København

Mæglerkorporationen i København har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Til Præsidiat genvalgtes for to Aar: Skibsmægler Herman Hansen, Formand, og Varemægler F. S. Eskildsen, Næstformand, samt Skibsmægler J. Wonsild og Varemægler Mogens Broe samt Bisidderne.

Efter Vekselmægler F. E. Olsens Død bliver der ingen Vekselmægler i Præsidiat, da Korporationens sidste Vekselmægler ikke ønskede Valg.

Passagerdamper paa Grund ved Kina

Den britiske Passagerdamper »Ariadne Moller«, 1840 Tons, er lobet paa Grund ved Kinas Kyst lige Nørd for Formosa. »Ariadne Moller« medførte 200 Passagerer, der er landsat paa Klipperne. Der er et Skib paa Vej for at oplage Passagererne.

Tysk Dampers »La Coruna« sænket

Officielt meddeles, at det tyske Skib »La Coruna« forleden er blevet standset af et britisk Krigsskib i de nordlige Farvande. Besætningen slak Ild paa Skibet og gik derefter i Baadene. 10 Officerer og 50 Mand blev taget op paa Krigsskibet. »La Coruna«, der sank hurtigt, blev til sidst skudt i Sænk med Kanonild. Skibet forlod Rio den 3. Februar, øjensynligt for at søge at naa hjem til Tyskland.

A/S Frederikshavn—Larvik Færgefart

A/S Frederikshavn—Larvik Færgefart, der repræsenterer de danske Interesser i Færgeren »Peter Wessel«, har indkaldt til Generalforsamling i Frederikshavn Lørdag d. 30. Marts. Paa Dagsordenen staar bl. a. Drøftelse af den Situation, der er opstaaet ved, at »Peter Wessel« af Førsteprioritetshaveren er stillet til Tvangsauktion, hvorved de 300,000 Kr., som de danske Aktionærer har staaende som 4. Prioritet, staar i Fare for at tabes. Efter hvad Selskabets Repræsentant i Frederikshavn, Stevedore Einar Sørensen, oplyser, ligger Situationen saaledes, at den norske Skibshypotekbank har opsagt Førsteprioriteten, der er ca. 1 Mill. Kr., idet der ikke har kunnet betales Afdrag og Renter i de Maaneder, da Skibet paa Grund af Krigen har ligget stille.

Hollandsk Tankdamper sunket efter Eksplosion

Den 9000 Tons store Tankdamper »Eulota«, der ejes af

Corona Selskabet, et Dalterselskab af Dutch Koncernen, er sunket i Nordsøen som Følge af en pludselig Eksplosion. Skibet var i Ballast paa Vej fra Rotterdam til Curaçao. Den af 42 Mand bestaaende Besætning blev reddet af et britisk Krigsskib.

Stor islandsk Bestilling til Esbjerg Værft

Skibsmægler Gudjonsson, Emskipafjelag, Reykjavik, har truffet den endelige Aftale med Hensyn til Bygning af et stort islandsk Fiskefartøj paa S. Kjeldsens Skibsværft i Esbjerg til en samlet Udgift paa ca. 170,000 Kr.

Det er det største Skibsbygningsarbejde, Esbjerg hidtil har haft. Skibsbygmester Kjeldsen fik Opfordring til at fremskaffe en speciel Type, der skulde afløse de normale Trawlere, og Tegningen til denne Type er bleven udført af Sønnen, Konstruktor Kai W. Kjeldsen, Burmeister & Wain, sammen med Skibsbygmester Kjeldsen.

Arbejdet er allerede paabegyndt. Fartøjet skal udrustes med en 240—250 HK B. & W. Alfa Diesel.

Voksende Medlemstal i Oslo Rederiforening

Oslo Rederiforening meddeler i sin nu udsendte Aarsberetning, at den repræsenterer over 900,000 Bruttoregister-tonns mod 756,500 i Fjor. Blot siden Nytaar er Forøgelsen næsten 114,000 Tons.

Det fremhæves i Aarsberetningen, at det økonomiske Udbytte har været overmaade ujævnt, og at de stigende Fragtnoteringer ikke giver et sandt Billede af, hvad Skibsfarten har tjent. Blot en Del af Flaanden har faaet Kompensation for Udgiftsstigningen.

Den nye Hundested-Færges Søsætning

Paa Aalborg Værft løb den nye Færge til Grenaa—Hundested-Overfarten, »Marsk Stiig«, i Torsdags af Slabe-len ved en Højtidelighed, der overværedes bl. a. af Rederiet's Bestyrelse med Direktør J. P. Petersen, Valby, i Spidsen; endvidere saas Borgmester Pallesen, Grenaa, Borgmester Jørgensen, Aalborg, og flere Repræsentanter for Aalborg Byraad samt en lang Række Rutebilejere. Skibet blev døbt af Fru Inge Spohr fra Sorø, der udtalte følgende, idet hun knuste Champagneflasken mod Skibets Stævn:

Fra Sjællands By til Jyders Land
din Stævn skal kløve striden Vand.
Du bringer Bud fra Mand til Mand,
vort Folk til Gavn, vort Land til Ære.
Navnet »Marsk Stiig« du stolt skal bære.

Efter at Flasken var knust, begyndte Skibet at glide, og da det naaede Vandet, udbragte Direktør Poul Hansen, Aalborg Værft, et kraftigt besvaret Leve for det nye Skib. Senere saaledes Gæsterne paa Værftets Spanteloft, hvor der blev holdt en Række Taler.

Det nye Skib skulde være søsat forrige Uge, men Stabelafløbningen maatte udskydes paa Grund af Isforholdene. Nu bliver der sat yderligere Pres paa, saaledes at Skibet kan afleveres inden Pinsen. Prisen var oprindelig fastsat til 1,6 Mill. Kr., men paa Grund af stigende Omkostninger kommer det op i ca. 2 Mill. Kr. »Marsk Stiig« faar Plads til ca. 800 Passagerer og kan paa Vogndækket rumme 30 store Biler, og der bliver Kahytter med Sovplads til 125 Passagerer, og 2 Dieselmotorer er i Stand til at give Skibet en Fart af 17—18 Knob.

Mange Kontrakter til norske Skibsværfter

Rederiet Wilhelm Wilhelmsen har forleden ved Akers mekaniske Værksted bestilt 2 Motorskibe, et paa 10,000 Tons og et paa 8,400 Tons. Naar Skibene skal være færdige, foreligger der intet bestemt om, idet man maa regne med Forsinkelser og andre Hindringer som Følge af Krigssituationen.

Efter hvad R. S. Platou A/S meddeler, har norske Værfter inden denne Ordre i Løbet af den senere Tid sluttet Kontrakter om Bygning af henved 11 Damp- og Motorskibe.

Søforhør

I Sø- og Handelsretten afholdtes forleden Forhør angaaende Dampskibsselskabet »Progress' 2000 Tonner »Martin Goldschmidt«, der blev ramt af en Eksplosion den 13. Februar ca. 200 miles Vest for Irland. Der var i alt 20 Mand om Bord. Kun 5 blev reddet, og disse 5 afgav deres Forklaring. De 5 Reddede er Kokken E. F. Kroman, Baadsmænd Søren Mortensen, Letmatros P. Soffusen, Ungmand Arnfred Nielsen og Lemper J. A. Svendsen. Det var lykkedes dem at komme op i Skibets Motorbaad, som de dog ikke kunde faa startet. De drev om paa Havet i 39 Tjmer, inden de blev taget op af en norsk Damp.

»Martin Goldschmidt« havde været paa Vej fra Safi i Marokko til Fredericia med en Ladning Fosfat. Ved Gibraltar blev man præjæt af et engelsk Krigsskib, senere af en Franskmand og tilsidst af to engelske Torpedobaade. Alle disse Præjninger forløb uden Vanskeligheder.

Eksplosionen, der fandt Sted den 13. Februar ved 5-Tiden, sendte Skibet til Bunds i Løbet af faa Sekunder. Baadsmænd Mortensen fortalte om, hvordan det var gaet til. Han havde haft Frivagt og opholdt sig forude i Lukaflet. Pludselig saa man en Eksplosion ude i Vandet 100 Meter til Bagbord for Skibet. En Søjle af Ild og Vand rejste sig op i Luften. Kaptajnen gav straks Ordre til at stoppe Maskinen og alle Mand kom op paa Dækket. Skibet var ikke ramt, og man talte om, at det maaske var et Varselsskud. For en Sikkerheds Skyld gav man sig til at gore Redningsbaadene klare, og man iførte sig Redningsvestene. Kaptajnen ventede i 10 Minutter. Man saa dog intet til noget Krigsfartøj, og der blev ikke signaleret noget Steds fra.

Saa bestemte Kaptajnen sig til at sætte Maskinen i Gang igen, og hver gik til sit Arbejde. Umiddelbart derefter indtraf Eksplosionen, og Skibet krængede over til Styrbord. Mortensen erfarede ikke mere om, hvad der var sket. Han styrtede i Vandet, og via Skibets Tømmerflaade kom han op i Motorbaaden.

De øvrige Vidner forklarede paa samme Maade, og i alt havde 3 af Besætningen set den Eksplosion ude i Vandet, som fandt Sted 10 Minutter før, den nye Eksplosion sendte Skibet til Bunds.

Bombeangreb mod danske Skibe

Ved et Søforhør forleden oplystes, hvad der hidtil intet havde været meddelt om, at den danske Damp »Skagen« tilhørende Rederiet »Draco« den 27. Februar har været ude for et Angreb fra en tysk Bombeflyver, som kastede 6 Bomber, der faldt nær ved Skibet, og beskød det med Maskingeværer. Ingen Mennesker blev ramt, men Angrebet var alvorligt nok.

Ogsaa mod tre Fiskekuttere har tyske Flyvere nedkastet Bomber. Det er den samme folkeretsstridige Fremgangsmaade, der stadig anvendes, og hvordan man vil forsvare Beskydningen af fredelige Fiskerfartøjer, der blot passer deres Arbejde, er en Gaade.

Disse uafsludelige Angreb af Bombeflyvere paa Kuttere, der fredeligt varetager deres vanskelige og farefulde Fiskerierhverv ude i Nordsøen, har vakt stor Harm blandt Fiskerbefolkningen i Esbjerg, og særlig er Fiskerne oprørt over de Angreb, der finder Sted om Natten, hvor Fiskerne ligger i deres Køjer og sover.

Der er kun én Betegnelse herfor.

Marstal-Skonnert redder 3 Hollændere

En Marstal-Skonnert har reddet tre forliste Søfolk; paa Rejse over Nordsøen havde Skonnertens Besætning faaet Øje paa en Tømmerflaade, der drev om ude i Bølgerne. Det viste sig, at der paa Flaaden laa tre meget forkomne Søfolk. De blev taget op i Marstal-Skonnerten, og da Skibet naaede Havn, blev de to af dem, som var saaret, indlagt paa Sygehuset. De paagældende var Søfolk fra et hollandsk Skib.

Tysk Damp forlist ved Vestkysten

En tysk Damp »Eschersheim« paa 5200 Tons er forlist i Farvandet ud for Lønstrup. Af Besætningens 31 Mand er 16 Mand kommet i Land ved Løkken i Skibets ene Redningsbaad, 7 Mand er reddet af Redningsbaaden fra Lønstrup, medens 8 Mand er druknet; af de syv, som indkom til Lønstrup, er tre senere døde af deres Kvæstelser.

Som Følge af Snetykningen kunde Kystbeboerne ikke se Strandingen, og først da det klarede lidt op, opdagede man, at et Skib var gaet paa Grund. Redningsbaadene i Lønstrup og Løkken gik straks ud i den laarde Sø til Assistance.

Da Lønstrup Redningsbaad naaede frem til Skibet, fandt man ni Mand klamrende sig til Resterne af en ituslaaet Redningsbaad, som hang ned fra Skibssiden. De fleste af dem havde surret sig fast i det forhaandenværende Tovværk. Det lykkedes at redde de syv, medens to forsvandt i Bølgerne, netop som Redningsmandskabet søgte at faa Hold paa dem.

Blandt de, som blev bragt ind til Lønstrup, var Kaptajnen. Han var bevidstløs, da Baaden naaede Land, og døde senere.

»Georg Stage«

Stiftelsen »Georg Stages Minde«s Virksomhedsberetning for Aaret 1939 foreligger nu. Det hedder deri bl.a.:

Torsdag den 20. April mødte de antagne Elever om Bord, og næste Dag stod Skibet ud i Sundet, hvor de indledende Øvelser holdtes med Vedbæk som Poststation.

Fredag den 19. Maj blev Skibet inspiceret udfor Bellevue og afgik efter at have provianteret i Københavns Yderhavn Mandag den 22. Maj Nord paa gennem Sundet til Kattegat, Storebælt og Farvandet omkring Samsø, der ca. 1 Maaned holdtes som Øvelsesplads.

Den 17. Juni ankom Skibet til Aarhus Havn for at proviantere til Østersøturen, der paabegyndtes Mandag den 19. Juni.

Den 29. Juni ankom Skibet til Stockholm, og her blev det hjerteligt modtaget af Præsidenten for Nordeuropæiske Skolskeppsmännens Förbund, Kaptajn A. Schumburg. Der holdtes Middag for Besætningen paa »Skansen«; Festen var arrangeret af »Rydbergsgastarna« og den danske Forening i Stockholm. Skibet vakte stor Opmærksomhed og blev beset af mange Gæster.

Mandag den 3. Juli afgik Skibet fra Stockholm, og det ankom til Christiansø den 13. Juli, hvor den årlige Øvelse med Redningsvæsenet gennemførtes programmæssigt.

Den 15. Juli sejlede Skibet fra Christiansø til Kristiansand, og paa Vej hertil blev København anløbet for Proviant; den 21. Juli ankom Skibet til Kristiansand, hvor Formanden for Styrelsen af Skoleskibet »Sörlandet« aflagde Besøg om Bord.

Den 24. Juli afgik Skibet igen fra Kristiansand og anløb derefter Frederikshavn den næste Dag.

Den 27. Juli ankom Skibet til Sundet og tog Station ved Bellevue. Her afholdtes Bestyrelsesmøde om Bord den 3. August, og samme Dag stod Skibet ind i Københavns Yderhavn for at hjemsende de 38 Elever, der var antaget til Skoleskibet »Danmark«, som undtagelsesvis begyndte sit Togt paa et tidligere Tidspunkt for at kunne naa at repræsentere Landet ved Verdensudstillingen i New York.

Grundet paa, at »Georg Stage« nu kun sejlede med halv Besætning, blev der herefter indøvet en ny Sejlruille med den tilbageblevne Besætning, og den 7. August sejlede Skibet op gennem Sundet og ankom næste Dag til Kalundborg Fjord.

Paa Rejsen fra Kalundborg Fjord til Aabenraa bjergede Skibet den 14. August ved Paludan Flak Sportsflyvemaskinen OY—DUO med Besætning Fabrikant Drescher og Fotograf Sørensen fra Aarhus.

Skibet ankom til Aabenraa den 18. August, afsejlede igen derfra den 21. August og tog Station ved Bellevue.

Den 28. August aflagde Medlemmer af Foreningen »Gamle Georg Stage Dreng« Besøg om Bord; den 29. blev Skibet forevist for forskellige interesserede Gæster, og den 30. August blev Skoleskibet inspiceret, samtidig med at Bestyrelsesmøde afholdtes om Bord, hvorefter det samme Dag stod ind i Københavns Yderhavn.

Næste Dag lagde Skibet ind paa Holmen, hvor Aftaklingen begyndte under Elevernes Medvirken, og den 16. September afsluttedes Togtet; de Elever, der ønskede Hyre gennem Stiftelsen, blev alle udmønstret. Øvelserne er i det væsentlige blevet gennemført planmæssigt.

Nordsøturen maatte opgives i Aar paa Grund af »Danmark«s saa tidligt paabegyndte Togt.

Helbredstilstanden har været god.

Aarsberetning

Aarsberetningen for Kjøbenhavns Maskinist-skole 1939 foreligger nu. Den bringer Meddelelse om Skolens Direktion, Lærerne, Skolens Formaal og Virksomhed, Plan over Undervisningen, Foredragsrække, Klassefordeling og Elevantal, Eksamensresultater, Undervisningstimal, Tilskud til Skolen, Statens Understøttelse til Eleverne, Legater og Understøttelser, Præmier, Gaver, almindelige Bemærkninger, Driftsregnskab m. m., og det hedder i Beretningen bl. a.:

Den 6. Marts aflagde Handelsministeren sammen med Departementschef H. Jespersen, Direktøren for Maskinistundervisningen og flere af Ministeriets Embedsmænd Besøg paa Skolen, hvor man besaa Laboratorierne og Undervisningslokalerne.

Paa Grund af de i Maj Maaned foretagne Indkaldelser til den militære Beredskabsstyrke maatte en Del af Skolens Elever afbryde Studierne. I den Anledning tillod Handelsministeriet, at der i September 1939 blev afholdt en ekstraordinær »Elektroinstallatørprøve for Maskinister« for de Elever, der var forberedt til Elektroinstallatørprøven i Juni Maaned, men som paa Grund af Indkaldelse til Værnepligtstjeneste blev forhindret i at møde til nævnte Prøve.

I Forbindelse med Maskinistundervisningen paa Skolen finder planmæssige Instruktionsbesøg Sted om Bord i Damp- og Motorskibe, ligesom alle Maskinistelever forinden Eksamen faar Lejlighed til at indøves i Brug af Indikatorerne paa Dampmaskiner under Gang. — Denne Undervisning er blevet muliggjort ved særlig Velvilje fra de forskellige Dampskibsselskaber og »De forenede Bryggerier«.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

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

Eleverne til den almindelige Maskinisteksamen har aflagt Besøg paa »Udstillingen for Arbejderbeskyttelse« og »Danmarks tekniske Højskoles teknologiske Laboratorium«.

Eleverne til Motorpasserprøven har aflagt Besøg paa et Motorskib o. s. v.

For den Interesse, Lederne af de forskellige Institutioner har vist, og for de Gaver, der er tilstillet Skolen, fremsender Direktionen sin erkendtligste Tak.

»Sleipner« og »Rhone« blev torpederet

Det fremgik af Søforhøret i Anledning af de to Eksportbaade »Sleipner« og »Rhone«s Krigsforlis, at begge Skibe blev torpederet. Paa begge Skibe har man hørt en dump Lyd mod Skibssiden lige inden Eksplosionen, og fra begge Skibe har man observeret en Torpedobaad. Et enkelt Medlem af »Rhone«s Besætning mener ogsaa at have set en Undervandsbaad.

Retspræsident L. N. Hvidt oplæste en Beretning, som Kaptajnen har affattet i Skotland Dagen efter Katastrofen. »Sleipner« afgik den 15. Februar fra Methil til Esbjerg med en Kulladning. Det var en Aftale, at man skulde følges med »Rhone«, og der styredes efter den opgivne Rute. Da Kaptajnen Kl. 23.00 kom paa Broen, fortalte 1. Styrmand, at han ved 22-Tiden havde observeret en Torpedobaad, der forsvandt i Retning mod »Rhone«. Kl. 23.45 skete der en voldsom Eksplosion agten for »Sleipner«, saa den mistede Styringen. Skibet stoppede op, men var kommet lidt ud af Kurs. I Løbet af de næste 10 Minutter skete der intet, hvorfor man aller satte Maskinen i Gang. 2 Minutter senere skete der dog en ny voldsom Eksplosion, og man saa, at »Rhone« var blevet ramt. »Rhone« sank i Løbet af 2 Minutter. »Sleipner« laa stille og satte Redningsbaade i Vandet for at redde »Rhone«s Besætning, men der gik kun 2 Minutter, inden den tredje Eksplosion skete. Denne Gang blev »Sleipner« ramt. Det regnede ned med Vand og Kul over Skibet. Man affiredede hurtigt Baadene. 10 Minutter efter forsvandt »Sleipner« lodret i Bølgerne.

25 Aars Jubilæum

Den 27. Marts fejrer Kaptajn H. T. Andersen 25 Aars Jubilæum. Kaptajn Andersen, der er ansat i De Danske Sukkerfabrikker, er Fører af S/S »Adolph«.

60 Aar

Den 23. Marts fylder Kaptajn A. P. Hansen 60 Aar. Kaptajn Hansen var indtil Udgangen af 1939 Fører af S/S »Nordborg«, D/S Dannebrog.

Fører i Sydfynske Dampskibsselskab Kaptajn Niels Nielsen, fylder den 27. Marts 60 Aar.

Den 28. Marts fylder Kaptajn Emil Alfred Brich 60 Aar. Kaptajn Brich er Fører i Dampskibsselskabet »Progress«.

Tidligere Fører i Alfred Christensens Rederier, Kaptajn Niels Arendal, fylder den 6. April 60 Aar, Kaptajn Arendal driver nu en Skibsprovianterings-Forretning i Aarhusgade i København.

Mangeaarig Fører i Dampskibsselskabet »Dannebrog« Kaptajn H. Andreas Hansen, fylder den 15. April 60 Aar. Kaptajn Hansen, der sidst var Fører af S/S »Aalborg«, har nu i Aar taget sin Afsked fra Rederiet.

Dødsfald

Den gamle danske Veteran paa Øen Man i det irske Hav, Niels Peter Christensen, er død, 97 Aar gammel. Han var født paa Nedergaard, Læsø, 1842. I 1864 var han Marinesoldat paa Fregatten »Jylland« i Slaget ved Helgoland, hvor han blev saaret. Efter Krigen Matros, senere Styrmand paa danske Sejlskibe. Senere i mange Aar Fører af en Havnedamper i Liverpool. Bosatte sig i 1907 paa Øen Man, hvor han tilbragte Resten af sit Liv sammen med sin skotskfødte Hustru.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVERTORS 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.: »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.

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
 STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
 KØBENHAVN

Tlf. 12.432
 12.267
 12.732

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmøild"
 Amaliegade 36

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Eldste 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 &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
 Korresponderende Reder

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762

Amaliegade 43,

Efter Kl. 6 Ordrup 3096

København K.

Telgr.-Adr.: Stores

Lager at 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og
Pilsner
det er
HOF

Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
A/S ØRST & WITZKE
Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9316

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-DYNAMOER
med Dampmaskiner System »Hindley«
fra
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

løvrigt 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«

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

KALUNDBORG

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-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

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

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.

Indehaver: J. U. JEPSEN

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

KORSØR

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 & 666

ESBJERG

C. BREINHOLT

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstef. 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

Telegr.-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 & 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

(GRUNDLAET 1876)

FREDERICIA

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

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.

H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 13

TORS DAG 28. MARTS 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DE SIDSTE KRIGSFORLIS

Paaasken bragte Bud om syv nye Krigsforlis. Ikke mindre end syv danske Skibe er gaaet ned i disse Dage og næsten 80 Sømænd er omkommet under Udførelsen af deres farlige Arbejde til Gavn for det danske Samfund. Vi skal afholde os fra enhver Kommentar til Begivenheden, først Søforhørene vil kunne give Besked om, hvad der er sket, og de Udtalelser, der da fremsættes kan tale for sig selv. Men med den dybeste Sorg har hele det danske Folk erfaret, hvad der her er sket. Et eneste skal siges: I Konvoj har ingen af disse Skibe sejlet, det er den eneste endnu fastslaaede Kendsgerning. Danmark sørger over alle de mange gode Sømænd, der her gik tabt, de mange Forhaabninger og den Menneskelykke, der her knustes.

I Folketingets Møde Tirsdag, der lededes af 1. Næstformand Vinggaard, udtalte denne, medens Tingets Medlemmer rejste sig:

Siden Tingets Medlemmer sidst var samlet til Møde, er ikke mindre end 7 danske Skibe krigsforliste paa deres fredelige Færd. Da Skibenes Mandskaber ikke har haft Lejlighed til at gaa i Baadene, er 80 danske Søfolk omkommet. Jeg udtaler den dybeste Medfølelse med de omkomne Søfolks efterladte og deres paa-rørende og ligeledes med de efterladte fra tidligere Krigsforlis af danske Skibe.

Den fungerende Formand gav derefter uden for Dagsordenen Ordet til Statsminister Stauning, der udtalte:

Det er under Indtrykket af dyb Sorg, at vi samles til dette Møde, thi en Række danske Skibe er sænket eller forlist i den sidste Tid og et stort Antal danske Sømænd har mistet Livet under Udøvelsen af deres Erhverv, udøvet lovligt og uden Indblanding af nogen Art i den Krig, som foregaar. Det er med Sorg og Bekymring, at vi har modtaget de triste Efterretninger, og vi forstaar, hvor meget stærkere Sorgen virker i de Hjem, der er ramt ved Tabet af en Fader, en Søn eller Broder. Vi udtrykker vor Beundring for de danske Sømænd og vor Taknemlighed for den Indsats, de hidtil har ydet.

Vi bringer nedenfor den triste Liste med Navnene paa de omkomne eller savnede.

»Minsk«

Det forenede Dampskibs-Selskab beklager dybt at maatte meddele, at ifølge indløbet Meddelelse fra Gesandtskabet i London er Dampskibet »Minsk«, Tirsdag den 19. Marts Kl. 23 krigsforlist ud for den nordøstlige Kyst af Skotland. Ifølge Indberetning fra Vicekonsulen i Aberdeen er 9 Mand af Besætningen af et engelsk Orlogsskib Torsdag Eftermiddag indbragt til Aberdeen.

Det meddeles samtidigt, at Skibet sank meget hurtigt, hvorfor det maa befrygtes, at den resterende Besætning er omkommet.

Følgende savnes:

Kaptajn E. B. Lassen, Jacob Fortlings Vej 5, Kastrop.

2. Maskinmester Fr. Edw. Jens Henriksen, Bogtrykkervej 47, Kbhvn.

Kahytsdreng Niels Vald. Mikkelsen, Norgesgade 46, Esbjerg.

Messedreng Bruno Emil Nielsen, Esbjerg.

Matros Peter Børge Jessen, Norgesgade 46, Esbjerg.

Matros Knud H. Koefoed Nielsen, Vigerslevvej 262, Valby.

Matros Marius R. Christensen, Ny Esbjerg pr. Præsto.

Matros Valdemar Schoustrup, Bremensgade 3, København.

Fyrbøder Oskar V. Tved Nielsen, Tøndervej 13, Kolding.

Fyrbøder Kr. Petersen, Landevejen 24, Kongsvang, Aarhus.

Lemper Mogens K. S. Sørcnsen, Prinsessegade 24, København.

Følgende er reddet:

1. Styrmand Ejnar Chr. Knudsen, København. 2. Styrmand Peter Rosenhøj, København. 1. Maskinmester Johs. Laur. Larsen, København. Maskinassistent Jens Magnus Nielsen, Esbjerg. Hovmester Ing. G. Andersen, København. Kok Sv. A. E. Mejborn, Dronninglund. Matros Barner Pørksen, Glostrup. Dæksdreng Jens B. Runholt, Nr. Sundby. Fyrbøder Sv. A. P. Kjærsgaard Nielsen, Kongsvang.

Kaptajn E. Bülow Lassen, »Minsk«, blev 45 Aar gammel. Han tog Styrmandseksamen 1909 og ansattes straks efter i D.F.D.S., hvor han udnævntes til Skibsfører i 1937.

»Charkow«

Samtidig meddeler 1. Styrmand paa »Minsk«, at Lysene paa Dampskibet »Charkow«, der samsejlede med »Minsk« og befandt sig 3 Sømil foran dette, gik ud, og derefter saas intet mer til dette Skib. Det er ikke senere ankommet til sit Bestemmelsessted, og det maa derfor befrygtes, at »Charkow« har lidt samme Skæbne som »Minsk«. Om Besætningen vides paa dette Tidspunkt intet.

Skibets savnede Besætning bestod af:

Kaptajn Søren Peder Brinch, Strandbygade 46, Esbjerg.

1. Styrmand Thorvald G. Edv. Alsøer, Drejersvej 25, Kolding.

2. Styrmand Arne Ingemann E. Eduard, Frederiksborgvej 98, København.

1. Maskinmester Richard Fr. Hellerung, Amagerbrogade 117, København.

2. Maskinmester Peter Martin Aa. Hansen, Frøbels Allé 5, Frederiksberg.

Maskinassistent Erik Valdemar Holm Hansen, Stormgade 83, Esbjerg.

Hovmester Viggo Madsen, Hans Tavsensgade 17, København.

Kok Svend Aage Lyder Hansen, Møllergade 110, Svendborg.

Kahytsdreng Carl Møller, Spangsberggade 3, Esbjerg.

Messedreng Robert Egon Hilmer Hansen, Møllergade 110, Svendborg.

Matros Axel Vilh. Nielsen, Havnegade 5, Esbjerg.

Matros Anton Marinus Rankenberg Jacobsen, Strandbygade 65, Esbjerg.

Matros Johannes Nielsen, Asyllet, Vejrum pr. Struer.

Letmatros Kaj Pedersen, Darumvej 33, Esbjerg.

Letmatros Svend Ove A. Hamburger, Nygaardsvvej 133, Esbjerg.

Ungmand Jens Østergaard Pedersen, Amdrupvej 8, Aarhus.

Fyrbøder *Ole Schavenius Wilche*, Kildevej, Frederikshavn.

Fyrbøder *John Fischer Sørensen*, Teglværksgade 14, Esbjerg.

Fyrbøder *Anton Nikolaj Pedersen*, Torvegade 33, Esbjerg.

Lemper *Robert Friis Sørensen*, Ringen 74, Esbjerg.

Damperne »Charkow« og »Minsk« hørte til Selskabets ældre Skibe, bygget henholdsvis 1913 og 1911 og med en Lastevne af hver knap 2000 Tons.

Kaptajn *Søren Peder Brinch*, »Charkow«, blev 49 Aar gammel. Han var født paa Fanø. Tog Styrmandseksamen i 1912 og ansattes det følgende Aar som Styrmand i D.F.D.S. I 1930 udnævntes han til Skibsfører paa Motorskibet »Jylland«. Han var ofte konstitueret som Skibsfører for andre Skibe.

»Algier«

Ligeledes beklager Selskabet at maatte meddele, at ifølge en til Ritzaus Bureau indløbet Meddelelse er Motorskibet »Algier« paa Rejse fra New York til København den 20. ds. krigsforlist.

Om »Algier«s Forlis hedder det i et Telegram fra London, at det var paa Rejse fra New York til København, da det ved Midnatstid Natten til Onsdag blev torpederet uden Varsel af en Undervandsbaad i Atlanterhavet. Det sank paa 3 Minutter.

Medlemmer af Besætningen fortæller, at straks efter Forliset forsøgte man at sætte 3 Redningsbaade og 2 Tømmerflaader ud, men i den haarde Sø knustes de alle, undtagen den ene Redningsbaad. Kaptajn *Larsen* beordrede alle, der befandt sig om Bord, til at springe i Vandet. Alle efterkom denne Ordre med Undtagelse af 5 Mand. Disse 5, 1. Maskinmester, 3. Maskinmester, 2 Smørere og en Passager, gik ned med Skibet.

Følgende er omkommet:

1. Maskinmester *H. C. A. Andersen*, Bjørnsonsvej 45 C, Valby.

3. Maskinmester, formentlig *R. A. Kromann*, Bergthorasgade 37, København.

Motormand *H. P. Rasmussen*, Kastrupvej 90, Kastrup.

Motormand *A. V. Svendsen*, Aagerup pr. Helsingør.

Passager *Helge Kurt Andersen*, Humlebæk.

Af de tre D.F.D.S.-Skibe, der er forlist, er Motorskibet »Algier« det, der er mest kendt af Offentligheden. Det blev bygget i Helsingør i 1938 til Middelhavsarten og havde med sin smukke Passagerindretning til 21 Rejsende allerede befordret adskillige Turister paa Middelhavs-Rundture. For nogle Maaneder siden blev »Algier« ligesom de øvrige nye Middelhavsbaade sat ind i Farten paa New York. »Algier« lastede 2400 Tons. d.w.

»Viking«

Aabenraa Rederi A/S, Kaptajn *P. F. Cleemann*, Aabenraa, meddeler med dyb Vemod, at Selskabets Damper »Viking« Onsdag Morgen den 20. ds. er krigsforlist i Nordsøen. »Viking« var paa Rejse fra Kolding til engelsk Havn for at hente en Ladning Kul hjem til Danmark og samsejlede med Dampskibet »Bothal«.

Af »Viking«s 16 Mands Besætning maa 14 Mand desværre anses for omkomne. 2 er landsat i Wick i Skotland.

Følgende savnes:

Kaptajn *Johannes Nielsen*, Dyrhave pr. Aabenraa.

1. Styrmand *Sofus Andreassen*, Strender, Færøerne.
2. Styrmand *Nis Hansen Krup*, Løjt kirkeby pr. Aabenraa.

1. Maskinmester *Oscar Heintich Jørgen Büssen*, Hjelm Allé 19, Aabenraa.

2. Maskinmester *August Bjerring*, Storegade 22, Aabenraa.

Kok og Hovmester *Arthur Carl Holst*, Skovly, Roskildevej, Taastrup.

Messedreng *Rasmus Lindgaard Christensen*, Jesmark.

Matros *Alfred Ermates*, Kerdla i Estland.

Matros *Verner Bach Nielsen*, Lime.

Letmatros *Arthur Olsen*, Munkegade 16, Frederikshavn.

Ungmand *Vitofst Veintrich Eskildsen*, Nørregade, Hirtshals.

Fyrbøder *Eduard Nielsen*, Tønnesgade 7, Vejle.

Fyrbøder *Erik Hartvig Christiansen*, Hedebygade 13 A, København.

Fyrbøder *Villy Ejnar Christoffer Bröchner*, Klerkegade 18, København.

Følgende er landsat i Wick:

Letmatros *Børge Oswald Reiner Sørensen*, Frederikshavn, og Letmatros *August Randma* fra Jacoby i Esland, og er saa vidt vides i god Behold.

»Viking« var paa 1150 Tons d.w.

Kaptajn *Johannes Peter Nielsen*, »Viking«, stammede fra Sønderjylland. Han tog Styrmandseksamen i 1908 og Skibsførereksamen i 1912. Han ansattes som Styrmand i Rederiet Hansen og Closter i Aabenraa, og senere blev han Fører for »Viking«. Kaptajn Nielsen deltog i Verdenskrigen paa tysk Side, og var i 1914 interneret i Rusland. Han blev frigivet i 1915 og deltog i den resterende Del af Krigen som tjenstgørende i en Undervandsbaad. Kaptajn Nielsen blev 51 Aar gammel.

»Bothal«

Akts. Det Danske Kulkompani meddeler: Det er med Sorg vi hermed maa meddele, at vor Damper »Bothal« Onsdag Morgen den 20. ds. er krigsforlist og sunket ud for Nordøstkysten af Skotland.

Af Skibets Besætning er 5 reddet og landsat i Wick.

Alle de Reddede er efter Ilandsætningen fra en engelsk Redningsbaad under Pleje i Land og formodentlig uskadede med Undtagelse af Matros *S. Jørgensen*, om hvem det meddeles, at han har lidt Benbrud.

Man eftersøger en Redningsflaade, der er observeret med 2 Mand, uden at der dog kan siges noget om, hvorvidt disse Folk har hørt til S/S »Bothal«s Besætning.

Følgende savnes:

Kaptajn *H. F. Jensen*, Faksegade 16, København.

1. Styrmand *O. Thomassen*, Torvegade 62, København.

2. Styrmand *B. Larsen*, Borups Alle 222, København.

1. Maskinmester *V. Deleuran*, Taarnbyvej 8, Kastrup.

2. Maskinmester *V. Nielsen*, Slangerupgade 15, København.

Maskinassistent *Th. Jensen*, Soring pr. Toustrup.

Hovmester *G. Schneider*, Trekronersgade 119, København.

Kok *V. Skerne*, Oehlenschlägersgade 29, København.

Baadsmænd *L. P. Nielsen*, Skansevej 7, Hillerød.

Letmatros *O. Nissen*, Hadsherredsvej 5, Højbjerg.

Ungmand *H. Simonsen*, Snerrildsvej, Odder.

Fyrbøder *H. Hemmingsen*, Vennemindevej 23, København.

Fyrbøder *E. Olsen*, Løgstørgade 18, København.

Fyrbøder *H. Jøns*, Otto Rodesgade 9, Aarhus.

Messedreng *B. Pedersen*, »Lille Svendstrup« pr. Usserød.

Følgende er reddet:

Donkeymand *K. Bendtsen*, Amagerbrogade 68 A, København.

Matros *Chr. Dahl*, Saxogade 43, København.

Matros *J. Nielsen*, Kostmarkshus, Hove Klinkby.

Matros *S. Jørgensen*, Kærgaardsvej 12, Aarhus.

Letmatros *V. Pedersen*, Jægergaardsgade 142, Aarhus.

Det danske Kulkompagnis »Bothal« var bygget i Glasgow 1920 og lastede ca. 3000 Tons d.w., medens »Viking« af Aabenraa var bygget i Flensborg 1893 og lastede 1800 Tons.

Kaptajn *Hans Frederik Jensen*, »Bothal«, var Styrmand fra 1908 og ansattes samme Aar som Styrmand paa den 3-mastede Skonnert »Capella« af Svendborg. I 1909 var Kaptajn Jensen med som Styrmand paa »Tjalfe«, da den var paa Grønlandsekspedition. Senere kom han ind i D.D.K., hvor han har været Fører af forskellige af Selskabets Skibe. Kaptajn Jensen var lige fyldt 62 Aar.

»Christiansborg«

Rederiet C. K. Hansen beklager at maatte meddele, at Damperen »Christiansborg« formentlig den 20. ds. er krigsforlist ud for den skotske Kyst. Hele Besætningen paa nær en norsk Matros *Asbjørn Wrøldsen*, er reddet og bragt i Land i skotsk Havn. »Christiansborg« førtes af Kaptajn *Johnny Rasmussen*.

»Christiansborg«, der var paa 5100 Tons d.w., og saaledes et af Rederiet C. K. Hansens større Skibe, var paa Rejse fra Philadelphia til Danmark med Majs.

»Britta«

De første 6 Forlis meddeltes Skærtorsdag og Langfredag. Endnu inden Paaskedagene var forbi, led den danske Handelsflaade et nyt Tab ved Krigsforlis. Rederiet J. Lauritzens Damper »Britta« var Mandag Morgen krigsforlist ved Skotland. Kun 5 Mand af Besætningen er reddet, og Resten, 13 Mand, maa befrygtes omkomne.

Om Forliset udsendte Rederiet følgende Meddelelse:

Rederiet J. Lauritzen beklager dybt at maatte meddele, at S/S »Britta« er krigsforlist Mandag Morgen Kl. 6 nord for Skotland. Ifølge Indberetning fra et andet af Rederiets Skibe har dette optaget fem Mand af »Britta«s Besætning. De fem Mand er:

Kaptajn *H. J. Huusfeldt*, København. 2. Styrmand *Jens Bilde Jensen*, Odde. 1. Maskinmester *Niels Peter Larsen*, Kærby pr. Aalborg. Maskinassistent *Paul G. S. Rasmussen*, Esbjerg. Kok *Gunnar Johannes Brinck Rasmussen*, Esbjerg.

De øvrige 13 Mand af Besætningen maa befrygtes omkomne. Disse er:

1. Styrmand *Rasmus Eriksen*, Mellemgade, Marstal. Matros *John Conrad Petersen*, Thuresensgade 20, St., København.

Matros *Adler Eberhard Pedersen*, Øksensbjergvej 6, Svendborg.

Letmatros *Albert Rasmussen*, Plantagevej, Hundested.

Letmatros *Knud Holte*, Smedegade, Hundested.

Letmatros *Hans Karl Hansen*, Sommerstedgade 15, København.

Ungmand *Alfred Nilsson*, Ridehusgade 6, Odense.

2. Maskinmester *Max Mac Mahon Mikkelsen*, Linfjordsvej 43, København.

Fyrbøder *Kaj Tolvtevar Sørensen*, Iver Hvitfeldts-gade 70, 2., Aarhus.

Fyrbøder *Hans Kristian Hansen*, Marseille.

Fyrbøder *Arvo Arvid Lønnoth*, Ingo, Finland.

Hovmester *Vilhelm Fritz Peters*, Sognefjordsgade 11, København.

Messedreng *Wilfred Larsen*, Nørregade 27, Skive.

Det Skib, som har optaget de fem Mand, meddeler, at det har undersøgt begge Redningsflaader og begge Redningsbaade fra »Britta« og at der ikke er fundet flere overlevende udover de nævnte fem Mand.

Damperen »Britta«, der var paa 1146 Brutto-Register-Tons, tilhørte Aktieselskabet »Vesterhavet«, som er oprettet af J. Lauritzen og administreres af dette Rederi. Skibet, der blev bygget i 1922 i Tyskland, var ikke nogen decideret Kulbaad, men var gaaet ind i denne Fart paa Grund af den herskende Brændselsmangel.

SKIBSFARTENS STILLING

Fra de forskellige Beretninger, der i disse Dage udsendes fra Rederierne bedømmes Skibsfartens øjeblikkelige Stilling omtrent paa samme Maade.

I Pacific's Beretning hedder det saaledes:

Fragtmarkedet var den første Del af Aaret meget sløjt, og nogle af Skibene maatte lægges op. I Løbet af Sommeren blev Markedet noget bedre indtil Krigens Udbrud i September, hvor der indtraadte en væsentlig Forandring som Følge af, at der maatte betales Krigsforsinkingspræmier og høje Krigstillæg til Skibenes Besætninger. Skibene har siden Krigens Udbrud udelukkende været beskæftiget i Farezonen med Forsyninger her til Landet efter Fragtnævnets Direktiver.

Der har ikke været nævneværdige Havarier i Aarets Løb, og trods den store Krigsfare, Skibene har været udsat for, er ingen gaaet tabt. Imidlertid vil vi gerne rette en Tak til vore gode Officerer og de menige Besætninger, som trods den store Fare har gjort deres yderste for at holde Sejlsadsen vedlige.

Det har til Tider været uhyre vanskeligt at skaffe Mandskab til Skibene, og dette har givet os store Tidstab.

Bestyrelsen foreslaar, at der overføres Kr. 233,695,31 til næste Aar. Grunden til denne store Overførsel er den, at der vil medgaa betydelige Summer til at sætte Skibene i god Stand igen dels efter den svære Isvinter og dels fordi Skibenes Vedligeholdelse under Sejlsadsen i Farezonen er blevet forsømt.

Paa Progress' Generalforsamling aflagde Skibsreder *Marius Nielsen* Beretning og udtalte bl. a.:

Sejlsadsen for den forløbne Tid af 1940 har mødt store Vanskeligheder, særlig Tab ved Opbringelse i Kontrolhavne og Ophold paa Grund af den strenge Isvinter i Aar, saa foreløbig tegner det sig ikke lyst til Trods for de tilsyneladende store Fragter.

Jeg vil slutte med at udtale Bestyrelsens Tak til Officerer og Mandskab, som har sejlet i Farezonen.

»Dania« har ogsaa afholdt Generalforsamling. Af Konsul *Chr. Andresens* Udtalelser citerer vi:

Ved Krigens Udbrud i September forandrede Skibsfartens Stilling i høj Grad. Fragterne steg straks betydeligt, men samtidig øgedes ogsaa Udgifterne stærkt. Hyrerne forhøjedes, i nogle Farter med flere hundrede Procent, Krigsforsikringen traadte i Kraft, Redningsmateriellet blev forøget og forbedret og en ny Overenskomst til Sikring af Søfolkenes Familier blev afsluttet.

Under disse Forhold har det til Tider været forbundet med meget store Vanskeligheder og Tidstab at skaffe Besætning til Skibene, navnlig naar disse — for Landets Tilførslers Skyld — maatte befare Farezonerne.

Omtrent samtidig med Krigsudbruddet blev næsten alle udenlandske Skibe, der ellers bragte Ladninger til Danmark, unddraget dette Marked, og for at sikre og opretholde de for Landet nødvendige Tilførsler oprettedes Fragtnævnet.

De af Fragtnævnet fastsatte Rater, der, naar øgede Udgifter nødvendiggør det, revideres, er forsvarlige overfor Rederierne, men ligger dog betydeligt under de Rater, der kan opnaas for Tonnage i fri Fart.

AARSRESULTATER

»Heimdal« 15 pCt.

I Regnskabsmeddelelsen fra Dampskibsselskabet »Heimdal«, der sætter Dividenden for Aaret 1939 op til 15 pCt. mod 12 pCt. Aaret forud, hedder det:

Paa et afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Heimdal« oplystes det, at det samlede Indtægtsbeløb for 1939 inclusive Overførsel fra 1938 (Kr. 200,218,10) androg Kr. 840,613,44, Herfra gaar Skatter, Kaplak til Kaptajnerne, ordinært Tilskud til Selskabets Pensionskasse m. m. Kr. 109,327,59, samt Afskrivning paa

Skibenes Kapitalkonto Kr. 40,000 eller ialt Kr. 149,327,59. Tilbage bliver Kr. 691,285,85, som Bestyrelsen foreslaar at fordele saaledes: Henlæggelse til Ekstrareservefond Kr. 150,000,00, Henlæggelse til Nybygningskonto Kr. 100,000,00, Henlæggelse til Dispositionskonto Kr. 12,500,00, foreslaaet Udbytte for 1939, 15 pCt. af Aktiekapitalen 1 Mill. Kr., med Kr. 150,000,00, Tantième til de kommitterede Kr. 16,362,45, medens Resten Kr. 262,423,40 fremføres i ny Regning.

Selskabet har saaledes, naar Overførslen fradrages, haft et Overskud paa 640.395 Kr., hvilket er en Snes Tusinde Kroner mere end foregaaende Aar. Dividenden sættes, som nævnt, op til 15 pCt. Til Ekstra Reservefond henlægges 150.000 Kr. mod 275.000 Kr. Aaret forud, men til Gengæld faar Dispositionsfond 12.500 Kr. og Nybygningsfond 100.000 Kr. Endda kan det overførte Beløb forøges med ca. 60.000 Kr. til 262.423 Kr.

»Vendila« 12 pCt.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Vendila meddeler, at det for 1939 vedtagne Regnskab, inclusive Renteindtægt, 3995 Kr., og med Fradrag af Kurstab, 4026 Kr., udviser et Driftsoverskud af 1,309,698 Kr.

Efter Fradrag af Kaplak, Omkostninger, Havarier og Klassifikationer, vedtægtsmæssig Henlæggelse til Afskrivningsfond, 138.000 Kr., Henlæggelse til lov-mæssig Reservefond af 36,714 Kr., samt af vedtægtsmæssige Tantiémer, haves til Disposition 642,511 Kr., hvoraf Bestyrelsen foreslaar at henlægge til ekstra Reservefond 80,000 Kr., og at udbetale et Udbytte for 1939 af 12 pCt. — 360,000 Kr., medens Resten, 202,511 Kr., overføres til næste Aar til Dækning af Skatter, Garantier m. m.

Salgsavancen paa den i Maj Maaned solgte S/S »P. Madsen«, 125,763 Kr., er overført direkte til Afskrivningsfondet.

Svendborg Skibsværft

Aktieselskabet Svendborg Skibsværft har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Landsretssagfører *Elmqvist*. Formanden, Direktør *V. Nielsen*, aflagde Beretningen.

Det oplystes heri, at Aaret 1939 bragte noget mindre Omsætning end de sidst foregaaende Aar, hovedsagelig fordi alle søgaaende Skibe efter Krigens Udbrud — hvis ikke Reparationer var absolut paakrævede — undlod at gaa til Værft for at faa foretaget Reparationer. Naar Omsætningen alligevel ikke er dalet mere end Tilfældet er, skyldes det, at Værftet har udført nogle store Beholderanlæg samt leveret en Mængde Redningsflaader, Redningsbaade, Sliphager o. l.

Der har ialt været udført Arbejde for 2,203,000 Kr., og i Arbejds løn er udbetalt ca. 1 Mill. Kr. Gennemsnitlig har der daglig været beskæftiget 280 Mand.

Med Hensyn til Nybygninger har Værftet stadig Forspørgsler, fortsatte Formanden, men der er for Tiden ikke de bedste Betingelser for Opnaelse af Kontrakt, idet der maa regnes med Vanskeligheder ved Fremskaffelse af de nødvendige Raamaterialer og endvidere er det med de stærkt varierende Priser og Leveringsterminer umuligt at afgive fast bindende Pris, naar der ikke med nogenlunde Sikkerhed kan dømmes om, hvornaar Skibenes Byggeperiode indtræffer.

Værftets adm. Direktør, *Fisker Andersen*, aflagde Regnskabet. Nettooverskuddet har været 121,560 Kr. Aktionærerne faar 7 pCt. Udbytte. Der afskrives 29,983 Kr., henlægges til Dispositionsfond 30,000 Kr. og til nyt Regnskab overføres 35,101 Kroner.

Sønderborg Dampskibsselskab

Aktieselskabet Sønderborg Dampskibsselskab, der har fælles Drift med »Flensburg-Ekensunder Dampschiffsgesellschaft« i Flensburg, har udsendt Beretningen for 1939, hvori det hedder:

Driften har givet et mindre Driftsoverskud, der dog ikke berører Sønderborg Dampskibsselskab. De enorme Udgifter til Skibs- og Folkeforsikring samt Hyretillæg her

i Landet siden Krigens Begyndelse, har bevirket, at man maatte tage »Heimdal« ud af den regelmæssige Route paa Hamborg, saa Skibet nu kun benyttes lejlighedsvis.

Passagerfart-Afdelingen har atter i 1939 maattet kæmpe med mange Genvordigheder.

Naar Driftsresultatet er blevet godt, saa er dette Resultat opnaaet, fordi Befolkningen i stedse større Grad understøtter vore Bestræbelser for Opretholdelsen af Passagersejladser, hvilket bevises ved, at Indtægterne er steget, uden at Billetpriserne forhøjedes. Desuden er det lykkedes os at holde Udgifterne saa langt nede som overhovedet muligt, og vi er her paa bedste Maade blevet understøttet af Skibsbesætningerne, der ved stor Flid og Tjenstiver har bidraget til det gode Resultat.

Overskudet andrager 9.136 Kr., og efter Afskrivninger og Henlæggelser bliver der 1.653 Kr. at overføre til næste Aar.

DANSK HENVENDELSE TIL DE KRIGSFØRENDE OM KRIGEN TIL SØS

De sidste danske Krigsforlis har naturligt rejst Spørgsmaalet om Forhandlingerne, der skal føres med de krigsførende om Søkrigen og den danske Skibsfarts Stilling under denne.

Udenrigsministeriet meddeler:

Medens der i hvert Tilfælde af Skibsuplykker sker Henvendelse, og i de Tilfælde, hvor fornødne Beviser foreligger, nedlægges Protest og forbeholdes Erstatning, er den 11. Marts Gesandterne i Berlin og London instrueret om at anmode de paagældende Regeringer om en samlet Forhandling med hver af dem om Midlerne til at afbøde de Ulykker, den nuværende Form for Søkrigsførelsen bringer over dansk Skibsfart. Disse Forhandlinger ventes i en meget nær Fremtid og vil blive søgt fremmet hurtigst muligt.

De sidste Dages 7 Krigsforlis har man i Udenrigsministeriet straks taget op til Undersøgelse, og der vil snarest blive foretaget de Skridt, som Resultatet af denne Undersøgelse giver Anledning til.

SPØRGSMAALET OM KONVOJ

Deutsches Nachrichtenbüro meddeler: Blandt Søkrigens Ofre de sidste Dage befinder sig 6 danske Skibe foruden britiske. Den danske Offentlighed har med Sorg modtaget Meddelelse om, at danske Sømand savnes eller er omkommet. Naar man i denne Forbindelse gengiver den fra britisk Kilde stammende Paastand om, at det drejer sig om folkefjendsstridige Sænkninger uden Advarsel ved tyske Luft- og Søstridskræfter, bliver den danske Offentlighed, efter hvad der meddeles fra kompetent Side, Offer for en Paastand, der ikke for første Gang forsøges fremsat fra interesseret Side.

Reuters Bureau opstiller den Paastand, at de sænkede Skibe ikke sejlede i Konvoj, men desuagtet er blevet sænket uden Varsel. Heroverfor staaer utvetydige Konstateringer fra tysk Side. Et neutralt Skib, der begiver sig ud paa Sejlads i Konvoj eller i dennes umiddelbare Nærhed, udsætter sig derved for Krigens Farer. Tyskland fører den det paatvungne Søkrig i Luften og til Søs med streng Overholdelse af de ved gentagne Lejligheder forkyndte Grundsætninger, der er i fuld Overensstemmelse med Folkeretten.

Det danske Udenrigsministerium meddeler, at intet af de seks danske Skibe, der i de sidste Dage er krigsforlist, sejlede i Konvoj. Samtidig er det fra tysk Side officielt meddelt, at i alt Fald de 4 Skibe ikke er torpederet, men stødt paa Miner.

NORSK PROTEST I LONDON OG BERLIN

Det norske Admiralitet har udsendt følgende Communiqué: Om Morgenen den 21. Marts modtog de norske sømilitære Myndigheder Henvendelse fra

(forts. S. 138).

DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortaet fra Side 132.

ODENSE

SVENDBORG

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER) TELEGR.ADR.: "HOPPE"

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262 Telegr.-Adr.:
Stat 2. »Hudee.
Privat 1030 Svendborg

SKIVE

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON TELEGRAM-ADR.
386 & 786 "MÆGLEREN"

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

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

* "DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERETNING" *

I den forløbne Uge har Fragtmarkederne ligget ret uregelmæssigt. Der er kun fortaget faa Befragtninger, og man har det Indtryk, at saavel Redere som Befragtere har foretrukket at vente med Forretning i Haab om eventuelt bedre at kunne overse Situationen efter Paaskehelligdagene. Efter de sidste Dages Svaghed lige før Helligdagene synes de forskellige Markeder dog nu atter at ligge fastere, selv om der i forskellige trades er foretaget Afslutninger til lavere Rater, end der betalles for nogle Uger siden.

Fra River Plate, der sidste Uge antydede \$27.50 til Antwerpen, indikeres nu \$29 for prompt Tonnage og \$30/31 for senere Terminer. Til Vestkyst U.K. betalles i Ugens Løb 140/- fra up River, ligesom der var Forretning til Eire til uændrede Rater. Japan kan tage Tonnage for Maj Lastning og indikerer 75/- Basis up River, og til New York kan der opnaas \$10.50 for heavy grain.

De nordamerikanske Markeder er fortsat livlige med Forespørgsler i alle Retninger. Kulraten fra Northern Range til Sydamerika er i Ugens Løb igen steget, og der bydes nu \$10.50 til Buenos Aires Option Rosario til \$11. Til europæiske Destinationer findes fortsat mange Kulordrer, og til Vestsverige er for skandinavisk Baad betalt \$20. For Kul til Vestitalien antyder Befragterne \$16, men det er sandsynligt, at der kan opnaas noget mere. For Scrap fra New York til 2 Havne Japan bydes nu \$16 f.i.o. for April/Maj Lastning, og for Sulphur fra Golfen til New Zealand og Australien er Befragterne fortsat interesserede i at tage Tonnage op for April/Maj og senere Afskibning.

De vestindiske Sukkermarkeder noterer en Del Ordre til forskellige Destinationer, men man har det Indtryk, at kun faa Ordre er definitivt solgte, og det er vanskeligt at faa Afslutninger i Stand til europæiske Destinationer paa Basis af det hidtidige Niveau. Ladninger til U.K. danner dog her en Undtagelse, idet der fortsat bydes 120/- fra San Domingo til W.C.U.K. og Befragterne her synes at kunne tage flere Baade. Fra Cuba søges fortsat Tonnage for Sukker til Vladivostock Maj/Juni Afskibning, og herfor indikeres nu \$23.- f.i.o.

Pacifickystmarkederne ligger fortsat faste, og for Scrap til Japan søges nu Tonnage for Afskibning indtil Juni Maaned til Rater omkring \$15.50 f.i.o. Hvede eller Mel fra Nordpacific til Japan indikerer \$16.- f.i.o. med Option af Vladivostock til \$17.50. Til Australien er Befragterne fortsat interesseret i Tonnage,

og det kan noteres, at der betalles \$150.000 f.i.o. for en 460.000 balefod Baad, Basis Sydney eller Newcastle. Endvidere kan det nævnes, at der søges Tonnage for Hvede fra Pacifickysten til Genoa for April/Juni Afskibning; der indikeres \$25/26 herfor, men antagelig opnaas noget mere.

Paa Markederne i Østen gør Tonnageknapheden sig stadig gældende, og Raterne er overalt faste.

Risbefragterne kan fortsat tage megen Tonnage. For Ris Saigon/Antwerpen, April/Maj indikeres 155/-, og for Ladning til W.C.U.K. indikeres 150/-. Det er dog tvivlsomt, om Forretning kommer i Stand til disse Rater, og vi forstaar, at det f. Eks. til W.C.U.K. ikke har været muligt at interessere Tonnage til under 166/-. Fra Philippinerne søges fortsat Tonnage for Copra til Middelhavet, og til Marseilles er sluttet til 135/- per 70 baleft. for April/Maj Lastning. Befragterne er interesseret i yderligere Tonnage og indikerer nu 140/- for lignende Forretning.

Fra Indien findes mange Ordre, og det kan noteres, at der nylig er taget Tonnage fra Calcutta til Nordfrankrig til 150/- per 50 cbft., hvilket kan genlages for Maj/Juni. For Kerner fra Madraskysten til Marseilles indikeres 100/-, men antagelig kan der gennemføres noget mere. Erts fra Marmogoa til Antwerpen indikerer 150/-, og samme Rate kan opnaas per 50 cbft. bale for Jute fra Calcutta til Antwerpen.

Australien noterer fortsat adskillige Ordre, men gennemgaaende til uændrede Rater.

De europæiske Markeder viser ikke store Udsving, og der er gjort meget lidt fri Forretning. Raterne til Middelhavet ligger fortsat støtte til nærmest uændrede Rater, men Tonnageknapheden bevirker, at Afslutningernes Antal kun er ringe. Til Danmark findes stadig mange Kul- og Koksordrer, der imidlertid saa godt som udelukkende stadig løftes med dansk Tonnage til de af Fragnævnet fastsatte Rater, og vi forstaar, at Befragterne nu gennemgaaene ikke viser større Interesse for udenlandske Baade, der skal have nærværdige Tillæg til de fastsatte Rater, ligesom man har det Indtryk, at det i flere Tilfælde volder mange Vanskeligheder at opnaa stem og licence.

Timechartermarkedet er stadig livligt. Der er i Ugens Løb taget flere Baade for West Indies/Canadian trading for 4/6 Mdr., og for mindre Dampere er opnaaet omkring \$4.50/5.-. For kort Periode blev for 3000 Tonner betalt \$4.-. Større Motorskibe er fortsat efterspurgt i næsten enhver Fart, og for transpacifictrading indikeres omkring \$5.-/5.50 for abt. 6 months.

FRA UGE TIL UGE (fortsat fra Side 136)

en tysk Trawler paa Hustadvika med Anmodning om Beskyttelse, idet Trawleren følte sig truet af en engelsk Jager, som befandt sig i Nærheden af den paa norsk Søterritorium. Senere paa Dagen blev en tysk Lastbaad eskorteret over Hustadvika af en norsk Torpedobaad. En engelsk Jager kom ind paa norsk Territorium og sendte Signaler med Anmodning om at faa opgivet Navnet paa det tyske Skib. Den norske Torpedobaad nægtede at opgive dette og viste den engelske Jager bort fra Territoriet.

Legationen i London blev Lørdag den 23. Marts af Udenrigsministeriet telegrafisk anmodet om at meddele den britiske Regering dette og nedlægge Protest mod denne Neutralitetskrænkelse.

Om Morgenen den 22. Marts søgte en engelsk Jager med Anvendelse af Varselsskud at standse et tysk Handelsskib paa Fart gennem norsk Territorialfarvand ved Obrestad. Undersøgelsen af dette Tilfælde finder Sted i Øjeblikket.

Det norske Udenrigsministerium har nedlagt bestemte Protester i Berlin. For det første mod Beskyddningen af den norske Damper »Lysaker« den 3. Februar ud for Englands Østkyst. Skibet blev beskudt med Maskingevær af en tysk Flyvemaskine, men ingen af Besætningen blev ramt. Endvidere har Udenrigsministeriet protesteret mod Bombardementet af den norske Damper »Brott« den 1. Marts paa Rejse fra England med Kul. Det hedder i Protestnoten, at en tysk Flyvemaskine kastede 3, muligvis 4 Bomber mod Skibet, og derefter skød paa Besætningen med Maskingeværer, medens Baadene var kommet paa Vandet. 7 Mennesker blev dræbt.

I begge Tilfælde kræver den norske Regering en Undersøgelse, og det henstilles, at de, som er Skyld i disse folkeretsstridige Handlinger, bliver draget til Ansvar, og at den norske Regering faar Besked om de Foranstaltninger, de tyske Myndigheder har taget. Der forbeholdes ogsaa Krav om Erstatning.

ET ANDET KRIGSFORLIS

Skærtorsdag Aften hørtes over store Dele af Skagens Drønet af en kraftlig Eksplosion i Retning af Skagens Rev Fyrskib, og da man maatte befrygte et Krigsforlis, gik Lodskutteren, der laa i Havnen, straks ud for om muligt at yde Assistance til de nedstødte Søfolk. Ca. 9 Sømil Øst-Nord-Øst for Fyrskibet mødte Lodskutteren 2 fuldt bemandede Skibsbaade, og det oplystes hurtigt, at det var Besætningen, 36 Mand fra den tyske Damper »Heddernheim«, der med Malm var paa Vej fra Norge til Bremen, og som var blevet torpederet af en engelsk Undervandsbaad, efter at denne havde opbragt Damperen og givet Besætningen 15 Minuter til at gaa i Redningsbaadene.

I Løbet af Natten kom Lodskutteren i Havn med de 36 Mand og Redningsbaade paa Slæb. Den engelske Ubaad havde krævet Damperens Kaptajn udleveret, men da det var blevet meddelt Englænderne, at Kaptajnen var død, tog de 1. Maskinmester med om Bord i Ubaaden, hvorefter Kaptajnen forklædt som almindelig Sømand gik i en af Baadene. Da alle havde forladt Damperen og var kommet tilstrækkelig langt bort, affyrede Ubaaden en Torpedo imod den, og øjeblikkelig gik den tunglastede 6000 Tons store Damper til Bunds.

De tyske Søfolk er forlængst pr. Rutebil bragt til deres Hjemstavn.

SEJLADSEN OVER NORDSØEN

Paa et Møde Tirsdag mellem Repræsentanter for de søfarendes Organisationer til Drøftelse af de senere Dages Krigsforlis og den Række Henvendelser, man i den Anledning har modtaget fra de respektive Foreningers Medlemmer, vedtog man at kræve, at Ministeriet snarest gennemfører de af de søfarende tid-

ligere rejste Krav om, at Skibe, der sejler over Nordsøen, skal ledsages af en søgaaende Fiskekutter. Saa fremt denne Foranstaltning ikke gennemføres, maa Organisationerne fraraade dens Medlemmer at sejle.

Udtalelsen er tiltraadt af Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening, Sørestaurationsforeningen, Radiotelegrafistforeningen, Søfyrbødernes Forbund og Sømandenes Forbund. Der er nu optaget Forhandlinger mellem Handelsministeriet, Rederne og de søfarende om Sagen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT**Den danske Industrieksport**

Gennem Industriraadet foreligger der i disse Dage en Oversigt over den danske Industrieksport for hele Aaret 1939. Værdien af vor Industrieksport i Fjor er opgjort til ca. 379 Mill. Kr. mod i 1938 ca. 410 Mill. Kr., en Nedgang med 9 pCt. Resultatet betegnes for 1939 som relativt tilfredsstillende, men det understreges samtidig, at Vanskelighederne først rigtig kom til Udfoldelse i de sidste 4 Maaneder i Fjor, og det tilføjes, at de siden da næppe er bleven mindre, — altsaa et Varsko om, at 1940 ikke tegner for godt.

Blandt de Forskydninger, der er forekommet for de vigtigere industrielle Eksportomraader, nævner vi følgende. Nedgang i Eksportværdien er der i Fjor for bl. a. Kød-konserver, fra knapt 14,2 Mill. Kr. i 1938 til 12,3 Mill. Kr. i Fjor, Sukker og Sukkerverer fra godt 4 til 1,8 Mill. Kr., Oliekager, Oliekagemel o. s. v. fra godt 13 til godt 4 Mill. Kr., vegetabiliske Olier fra 23,86 til 17,4 Mill. Kr., animalske Olier fra 13,4 til knapt 8,2 Mill. Kr., Dieselmotorer fra knapt 17,5 til knapt 11,8 Mill. Kr., Automobileer fra godt 31 til knapt 27,6 Mill. Kr., og Skibe fra godt 68,5 til godt 55 Mill. Kr. Stigning i Eksportværdierne er der bl. a. for kondenseret Mælk og Fløde fra 12,6 til knapt 13,3 Mill. Kr., lidt Stigning for Øl, for Osteløbe, for Staver og Bunde til Dritler o. l., for Garn, Tekstilvarer og Beklædning fra 10,45 til 12,77 Mill. Kr., lidt Opgang i Cementeksporten, nogen Stigning for Kryolit fra knapt 18,7 til godt 21,4 Mill. Kr., ret betydelig Stigning i Eksporten af Maskiner paa en lang Række Omraader o. s. v.

Norsk Damper sænket af tyske Flyvere

Forleden blev Bergens-Baad »Svinta«, som var paa Rejse fra England til Norge, udsat for Bombeangreb af tyske Flyvemaskiner. Skibet blev saa svært beskadiget, at det begyndte at synke, og Mandskabet gik i Baadene. Ingen Medlemmer af den 20 Mands Besætning blev saaret ved Angrebet, og alle kom velbeholdne om Bord i en anden Damper, som var i Nærheden og førte dem til Bergen. Angrebet fandt Sted, da Skibet befandt sig 250 a 300 Sømil fra den norske Kyst.

De overlevendes Beretning

En af de reddede, K. Bendtsen fra »Bothal« har forlalt: Jeg sov i min Køje, da der skete en Eksplosion. Jeg kom op paa Dækket, og det lykkedes mig sammen med to andre at faa en Tømmerflaade i Søen. Medens vi endnu var i Færd hermed, skiltes Skibet i to Dele. Vi klamrede os fast til Tømmerflaaden, der blev suget ned samtidig med at Skibet sank. Imidlertid kom vi op til Overfladen igen og drog to Mænd op, der var faldet i Vandet og af hvilke den ene havde faaet begge Ben brækket. Vi drev om indtil om Aftenen, da vi saa en Flyvemaskine, der kredsede over os, og til hvilken vi vinkede. Vi følte os derefter sikre paa, at der vilde komme Hjælp, og tidligt næste Morgen ankom en Redningsbaad.

Den 19 Aar gamle August Handrup fra »Viking« udtalte: Vi saa »Bothal« synke og var i Færd med at sætte vor egen Baad ud for at komme »Bothal« til Assistance, da en frygtelig Eksplosion rystede vort eget Skib, der sank næsten øjeblikkelig. De fleste af Mandskabet blev slynget i Havet, og nogle af dem maa herved være blevet dræbt. Det lykkedes kun to af os at komme op paa en Tømmerflaade.

Tysk Damper sænket ved Jylland

Den tyske Damper »Edmond Hugo Stinnes« er Natten til 1. Paaskedag blevet sænket af en engelsk Undervandsbaad ud for den jyske Vestkyst ved Thorsminde. Undervandsbaaden tog Damperens Kaptajn med sig som Fange, mens hele det øvrige Mandskab, 20 Mand, gik i Redningsbaadene og reddedes i Land.

»Edmond Hugo Stinnes«, der var paa Vej til en dansk Havn med en Ladning Koks, holdt sig flydende Natten over og sank først Søndag Eftermiddag.

Tysk Damper sat paa Grund

Efter i tre Dage at have krydset frem og tilbage i Jambøgen gik den 5000 Tons store tyske Damper »Ostpreussen« af Königsberg Paaskedags Morgen paa Grund ud

for Skallerup Strand. Skibet havde kort forinden faaet en alvorlig Lækage, idet Bunden var revet op ved 1. Luge, fordi Damperen var løbet paa det berygtede Stenrev Lønstrup Rødgrund, hvor Damperen »Eschersheim« fornylig forliste. Skibet kunde ikke holde sig flydende, og Kaptajnen besluttede derfor at sætte det paa Grund.

»Ostpreussen« var paa Vej fra Bremen til Gøteborg med 4000 Tons Koks. Den forlod først paa Ugen Bremen, men paa Grund af Torpederingen af »Heddernheim« Skærtorsdag ved Skagen turde Rederiet ikke lade den runde Skagen og staa ud i internationalt Farvand.

Alexandrias Havns Besejlingsforhold i 1939

Det fremgaar af nedenstaaende Tabel, at der indtil ultimo Aug. f. A. ikke var indtraadt nogen nævneværdig Ændring i de for det forudgaaende Femaarstidsrum for Alexandrias Havn konstaterede Besejlingsforhold, ihvorvel det lykkedes de nordiske Lande at forøge den tidligere satte Rytme.

Ved Krigens Udbrud i Europa standsedes dog al Trafik paa Middelhavet, indtil Italien pr. 13. September 1939 traf Bestemmelse om delvis Genoprettelse af Liniefarten.

Medens det tyske Flag helt forsvandt og de nordiske Rederiers Skibe nu øjensynligt er optaget andetsteds, gjorde de Forenede Stater, Grækenland og Rumænien en kvantitativ betydeligere Indsats. Amerikanerne genoptog endda Middelhavsarten ved Hjælp af »American President Lines« Skibe.

Skibsanløbet var fra følgende Lande:

	1939	1939	1939	1938
		pr. ²¹ / ₁₀	pr. ³⁰ / ₉	
England	550	465	411	596
Grækenland	300	243	199	314
Italien	242	209	188	319
Ægypten	227	198	150	233
Tyskland	115	115	115	142
Rumænien	109	98	78	71
Amerika	101	85	68	77
Danmark	91	86	76	111
Norge	89	81	77	90
Frankrig	83	77	69	125
Holland	66	56	48	59
Sverige	59	52	45	78
Palæstina	55	42	33	46
Jugoslavien	46	42	38	36
Belgrad	31	27	24	33
Bulgarien	25	21	17	26
Ungarn	20	16	13	22
Finland	13	10	10	20
Polen	10	10	9	16
Sovjet	4	4	4	10
Tyrkiet	4	2	2	3
Panama	3	3	2	12
Estland	3	2	2	2
Lettland	3	3	3	1
Japan	2	2	2	5
Ialt	2251			2447

Hollandsk Damper minesprængt

Den hollandske Damper »Annaland«, 2248 Ton, er blevet ramt af en Eksplosion ud for Fairybank, hvorefter Skibet hurtigt sank. Hele Besætningen, 21 Mand, er blevet reddet af to hollandske Dampere.

»Annaland« var paa Rejse til Rotterdam fra Newcastle med Kul. Alle de Reddede er blevet landsat i Vlissingen. Ingen af dem var kommet til Skade. Besætningen erklærede sig overbevist om, at deres Skib var stødt paa en magnetisk Mine.

Hollandsk Retskendelse

Hollands Sø- og Handelsret har afsagt en Kendelse angaaende Tabet af det hollandske Motorskib »Arendskerker« ud for den spanske Kyst den 15. Januar. Kendelsen gaar ud paa, at »Arendskerker«, som det er blevet klart bevist ved Undersøgelsen, er blevet torpederet af en tysk Undervandsbaad mellem Ouessant og Kap Finisterre.

Britisk Damper sunket med hele Besætningen

Den britiske Damper »Tiberton« har været savnet i over 1 Maaned og menes at være gaaet under med hele sin Besætning.

Trafikken gennem Panamakanalen i 1939

Saa vel med Hensyn til Skibsantal som Fragt-Tonnagemængde steg Trafikken gennem Panamakanalen i 1939. I Skibsanallet var der en Stigning paa 6,86 pCt. — til ialt 5903 Skibe — i Forhold til 1938. Fragt-Tonnagemængden steg 1,76 pCt. — fra 27,386,000 Tons i 1938 til 27,867,000 Tons.

Udviklingen i Panamakanal Trafikken i 1939, sammenlignet med det forudgaaende Aar — efter Lande — fremgaar af følgende Tabel, som yderligere for Tydelighedens Skyld er forsynet med Procenttallene for de respektive Landes Andel i Trafikken gennem Panamakanalen:

	1938	1939	
	1000 Tons		pCt.
U. S. A.	9883	9909	35,6
Storbritannien	6417	6802	24,4
Norge	3434	3408	12,2
Japan	1878	1710	6,1
Tyskland	1519	1469	5,3
Sverige	763	1008	3,6
Danmark	65	728	2,6
Holland	750	675	2,4
Grækenland	725	666	2,4
Frankrig	567	502	1,8
Andre Lande	776	989	3,6
Ialt	27286	27867	110,0

Italiensk Damper brækket midt over

Den italienske 4853 Tons Kuldampere »Tyna Primo« er brækket midt over efter en Eksplosion ud for Englands Sydøstkyst. En Sømand druknede. Resten af den 36 Mand store Besætning blev landsat paa Sydøstkysten. Syv af dem var lettere saaret.

»Charkow«s Kaptajn fundet død paa en Flaade

Det Forenede Dampskibsselskab modtog forleden fra England Telegram om, at Føreren af den krigsforliste Damper »Charkow«, Kaptajn S. P. Brinch, er fundet død paa en drivende Tømmerflaade.

Et engelsk Krigsskib havde fundet nogle af »Charkow«s Tømmerflaader nogle Sømil ud for den skotske Kyst. Paa den ene laa Liget af en Mand, og af Papirer, der fandtes i Lommerne, fremgik, at det var Kaptajn Brinch. Af de andre Medlemmer af Besætningen har man ikke fundet noget Spor.

Liget er bragt til en By i det nordøstlige Skotland, hvortil en af Officererne fra Selskabets anden krigsforliste Damper »Minsk«, hvis Overlevende er bragt til en anden skotsk Havn, er rejst for med Sikkerhed at identificere den Døde.

To Brødre omkommet med »Charkow«

Den frygtelige Meddelelse fra Nordøen har ramt et Hjem i Svendborg særlig haardt. Restauratør Peter Hansen, Møllergade 110, havde to Sønner med Damperen »Charkow«, der sandsynligvis er gaaet ned med hele Besætningen. Den ene af dem, den 23aarige Kok, Svend Aage Lyder Hansen, havde sejlet med flere Skibe, indtil han for ca. 3 Uger siden tog Hyre om Bord paa »Charkow«. Paa dette Tidspunkt gik hans 19aarige Broder, Robert Egon Hilmer Hansen, arbejdsløs i Svendborg, og han besluttede derfor at tage med Broderen til Søs. Robert Hansen blev forhyret med »Charkow« som Messedreng, og allerede paa hans første Rejse skete Katastrofen.

Hollandsk Tankskib minesprængt

Det hollandske Tankskib »Phobos«, 7400 Tons, tilhørende hollandsk-indisk Tankskibsselskab, er stødt paa en Mine udfor Sydøstkysten af England. Besætningen, undtagen Førstestyrmand og 6 Kinesere, er blevet optaget af et græsk og et britisk Skib. »Phobos« var paa Vej fra Vestindien til Rotterdam med en Ladning Raaolie.

70 Aar

En af Vestkystens Redningsmænd, flv. Baadmand Mikkel Sørensen Hansen ved Redningsstationen Thyborøn, hvor han stadig bor efter for en Del Aar siden at have trukket sig tilbage fra Tjenesten, fyldte Fredag 70 Aar.

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 & 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.: "Holmild"
Amaliegade 38**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TLF. C. 6

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
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olje - H & 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.
Amager 1483.

København S.

**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers

Agents of regular lines

Telegrams:
Yinkoco**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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

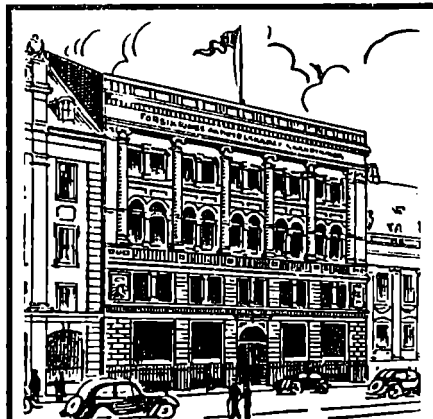
★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

1/2 GRØN & WITZKE

Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9318

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. 13778
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

ANKERSPIL LOSSESPIL STYREMASKINER

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT
WERK FRIEDRICHSORT



+ DANSKE HAVNE +

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—0,5 m. Ved Langelinickajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Reglister-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 Skibsforbrødsenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutsfartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrødsenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lods penge 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 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.

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. Flydodokke op til 170 m Længde med Bæreevne 19,800 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 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere frl. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsataster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydenkker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. 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 frl. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergingsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhhus. Moderno Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besjelles ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 6 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.

ESBJERG

Dybdere ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. 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 Svitzers Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højst 300 Kr. (alt med et Tillæg af for Tiden 40 pCt.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-rægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af henvørende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetude. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (6,6—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlak. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt 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, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

FAABORG

Indsejllingsløbet 8,3 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-vang. Vand: Dampskibe til 800 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlak 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsøring (se Lodel.). 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 Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 276 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 14

TORS DAG 4. APRIL 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I 1939

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, har Det statistiske Departement udarbejdet og offentliggjort Oplysningerne om Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1939 og hele Aaret 1939. Den tabellariske Oversigt over Farten paa de enkelte Provinshavne omfatter samtlige Tolldistrikter med Undtagelse af enkelte, hvis Havne eller Anløbssteder er ganske ubetydelige. Af Oversigten over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Oktober Kvartal 1939 androg 21.000, Reg.-Tonnagen udgjorde 3.556.000 N.R.T., og der udlossedes 3.525.000 Tons Gods og indladedes 1.184.000 Tons.

I Forhold til det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Oktober Kvartal 1938, viser Farten nogen Nedgang, idet saavel udlosset som indladet Godsmængde er formindsket med 5 pCt. Denne nedadgaaende Tendens har gjort sig gældende for næsten alle de enkelte Godsklasser i Farten fra og til Udlandet, medens der har været Stigning i Farten mellem danske Havne. Naar Nedgangen i de anløbende Skibes Reg.-Tonnage har været langt stærkere end i den transporterede Godsmængde, nemlig 20 pCt., skyldes dette, at den faste Rutebart i stort Omfang blev indskrænket efter Krigsudbruddet. De indenlandske Ruter blev i det hele opretholdt uforandret i Oktober Kvartal, medens de fleste Forbindelser med Udlandet blev indskrænket eller standset.

Af Oversigtens Tal for Skibsfarten paa samtlige danske Havne i hele Aaret fremgaar, at Registertonnagen i 1939 formindskedes med ca. 3 pCt. i Sammenligning med 1938, medens den samlede transporterede Godsmængde steg med 5 pCt. Forholdene indenfor de enkelte Grene af Fragtfarten belyses i en særlig Oversigt, 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 1939 ialt 18,7 Mill. Tons mod 17,8 Mill. Tons i 1938. Den samlede Opgang paa 0,9 Tons fremkommer som Resultat af en Stigning for den fra Udlandet indgaaende Fart, en Nedgang for Farten fra danske Havne til Udlandet og en ret betydelig Stigning for Godsomsætningen mellem danske Havne indbyrdes.

Rutebart paa samtlige Havne

	Antal Anløb	N.R.T. 1000 t.	Udlosset Indladet	
			Gods 1000 t.	Gods 1000 t.
Okt. Kvartal				
1939	6,700	1,481	416	344
1938	8,200	2,044	434	402
Hele Aaret				
1939	31,800	8,396	1,737	1,541
1938	33,700	8,720	1,574	1,562

Hvad angaar Vareomsætningens Fordeling paa de forskellige Godsarter, skyldes de forøgede Tilførsler fra Udlandet navnlig Grupperne Kul og Koks samt Trælaster, medens der har været en meget stærk Nedgang for Korn.

Skibsfarten paa København

Indgaaende Fart:	Antal Skibe	Reg.-Tons netto	Ladning Tons
heraf Rutebart*)	1,634	667,219	271,608
Hele Aaret 1939	18,983	7,128,014	5,349,848
Udgaaende Fart:			
Okt. Kv. 1939 ...	3,872	1,292,355	294,228
heraf Rutebart*)	1,634	667,464	455,994
Hele Aaret 1939	19,450	7,147,758	1,358,292

*) Færgeruten Københavns Frihavn—Malinø ikke medregnet.

Nedgangen i Mængden af indladet Gods til Udlandet har gjodt sig gældende i de fleste større Grupper. Indenfor Godsomsætningen mellem danske Havne fordeler Stigningen sig paa næsten alle Varegrupper. Af en særlig Tabel fremgaar Rutebart paa danske Havne i Oktober Kvartal og i hele Aaret.

Til København indløb i Oktober Kvartal 1939 ca. 3700 Skibe med en Registertonnage paa 1,311,000 N.R.T., som udlossede 1,317,000 Tons Gods og indladede 294,000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 19,000, Reg.-Tonnagen 7,128,000 N.R.T., udlosset Gods 5,350,000 Tons og indladet Gods 1,358,000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i Oktober Kvartal 1939 17,900 Skibe paa 2,245,000 N.R.T., som udlossede 2,208,000 Tons Gods og indladede 890,000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 71,800, Reg.-Tonnagen 10,015,000 N.R.T., udlosset Gods 8,595,000 Tons og indladet Gods 3,349,000 Tons. Paa Grundlag af en Tabel, som viser Farten paa de enkelte Provinshavne i Oktober Kvartal samt i hele Aaret 1939, er udtaget en Oversigt over indgaaet Reg.-Tonnage og samlet Godsomsætning i alle Havne, der i 1939 havde en Omsætning paa mindst 100,000 Tons.

Samtlige Havnes Omsætning steg med 5 pCt. Medens København viser en Opgang paa 4 pCt. og samtlige Provinshavne under eet en Opgang paa 5 pCt., viser de enkelte Provinshavne meget store Forskelligheder. Den stærke Stigning, mellem 15 og ca. 30 pCt., viser Fredericia, Vejle, Kolding og Frederikshavn, foruden Vordingborg, hvor Stigningen for en stor Del skyldes Transport af Sukkerroer og -saft fra Udskibningssteder i Tolldistriktet, og den stærkeste Nedgang, mellem 10 og 20 pCt., falder paa Hobro-Mariager, Esbjerg og Korsør.

Statistiken omfatter ikke Anløb, som er foranlediget udelukkende ved Reparation, Turistfart, Kul- eller Olieforsyning, Modvind, Havari m. m. Om saadanne Anløb foreligger Indberetning, forsaavidt Skibet har klareret, og i Oversigten er anført Antal Anløb og Skibenes Reg.-Tonnage for hele Aaret 1939 for de i denne Henseende vigtigste Havne og for hele Landet under eet.

SKIBSFARTENS STILLING

Situationen for Skibsfarten i Øjeblikket og gennem det sidste Aar afspejler sig i de Beretninger, de forskellige Rederier i disse Dage har udsendt, og hvoraf vi gør forskellige Udtog.

Paa Dampskibsselskabet Toruns Generalforsamling kom Bestyrelsens Formand, Skibsreder *Kraemer*, ind paa forskellige aktuelle Problemer og udtalte bl. a.:

De første 8 Maanedes af Aaret gik jævnt uden større Stigninger eller Fald i de Markeder, hvor vi var interesseret. Kulraterne til Danmark og Østersøen var lidt bedre end Aaret før, og der var ogsaa mere Liv i Trælastermarkedet fra Østersøen og Hvidehavet, selv om Raterne ikke naaede det Niveau, der var fastslaaet som Minimumsrater for 1938.

Ved Krigens Udbrud steg Fragterne stærkt i alle Retninger samtidig med, at Rejsernes Varighed forlængedes, og Udgifterne steg i store Spring, navnlig til Krigsassurance og Krigshyre til Skibenes Besætninger.

Der er fastsat Maksimalrater for Transporter til Danmark af Kul og Koks og Korn og Foderstoffer, og efterhaanden som Tonnageknapheden er blevet større, er en stadig stigende Del af den danske Tonnage blevet bundet af Transporter til Hjemlandet, hvoraf vi har haft vor rigelige Del.

De mange Skibsulykker har nødvendiggjort store Stigninger i Krigsforsikringspræmierne, hvilket har medført vanskelige Forhold for den nyere Tonnage, der maa holdes relativt højt forsikret.

Maksimalraterne er de samme for gamle som for nye Skibe, og medens de kan have været en meget god Forretning for ældre Baade, saa længe Isen ikke lagde Hindringer i Vejen, er de en meget daarlig Forretning for vore nyere Skibe. Valutamæssigt og nationaløkonomisk set er det et Tab for Landet, naar Skibe, bygget til særlige Formaal, tvinges til at tage Del i de danske Hjemtransporter paa Linie med almindelige Trampbaade. Det er af stor Betydning, at der gives saadanne Skibe Lejlighed til at udnytte deres særlige Egenskaber i Markeder, hvor fremmed Valuta kan tjenes ind.

Om Udsigterne for indeværende Aar lader sig intet sige. De høje Fragter i det aabne Marked har kun Interesse for de meget faa frie Baade, og det tilsyneladende høje Fragtratetal kan der ingen Vægt lægges paa, naar der ikke tillige findes et Udgiftstal til Sammenligning. Saa vidt det staar til os, maa Hovedvægten lægges paa at undgaa Tab af Menneskeliv og Skibe.

I A/S Dampskibsselskabet »Dannebrog«s Beretning for Aaret 1939 hedder det:

1939 blev et i alle Henseender bevæget Aar. Den Depression paa Fragtmarkedet, som i saa høj Grad gjorde sig gældende i 1938, fortsattes i de første Maaneder af Aaret og foranledigede fortsat officiel Støtte til Skibsfarten i adskillige Lande, bl. a. blev Subsidié-Politikken for engelsk Tonnage fastlagt 5 Aar frem i Tiden med Millionbeløb. I Begyndelsen af Foraaret blev de storpolitiske Dønninger mere mærkbare og medførte, at Regeringerne i de europæiske Lande i stærkt forøget Grad foranledigede Beredskabslagre af store Konsumartikler indkøbt, hvilket bevirkede stigende Fragtrater. En Kul-Strejke i De forenede Stater i de tidlige Foraarsmaaneder havde maaske ogsaa sin Andel i en Stramning af Fragtmarkedet.

Sommeren kom med forøget Uro og Rygter, og det ejendommelige for vor Tid er vel dette, at medens saadanne politiske Urotider i tidligere Generationer gav Anledning til stort privat Initiativ i Industri og Handel, er det modsatte Tilfældet nu, fordi Regerings-Restriktioner og kontrollerende Indgreb i de forskellige Lande virker lammende paa Erhvervslivet. Da De Forenede Stater i August Maaned opsagde sin Handels-Traktat med Japan, føltes det, at man nu stod overfor Begivenheder af uoverskuelig Rækkevidde.

Den 1ste September udbrød Krigen mellem Tyskland og Polen efterfulgt af Englands og Frankrigs Krigserklæring, og det europæiske Lavineskred var dermed i fuld Udvikling medførende Ruslands Angreb paa Finland, altsammen Begivenheder, som med eet Slag bragte Skibsfarten i den alvorligste Situation. De forløbne Maaneders Tildragelser vil være enhver af Aktionærerne saa velkendte, at der her blot skal nævnes, at den danske Regering straks ved Krigens Udbrud fik vedtaget en Lov om Oprettelse af et Fragtnævn. Nævnets Opgave er at sikre Tilførslerne til Landet under Hensyntagen til Fragtmarkederne almindelig Niveau, men i den forløbne Tid er der overfor Skibsfarten kommet forskellige Paabud, som har gjort alvorlige Indgreb i Rederiernes frie Dispositionsret, idet disse har maatte stille Tonnage til Disposition for Transporter af Kul, Korn, Foderstoffer, Gødningsstoffer o.s.v. til kontrollerede Fragter, som ligger væsentligt under, hvad der kan opnaas i det aabne Marked. Vort Selskab har siden Krigens Begyndelse haft al den mindre Tonnage gaende i saadanne Fragter, medens de større Skibe allerede var under Certepartier Aaret ud, og først nu ved Begyndelsen af indeværende Aar er blevet sat ind for Fragtnævnets Tonnagebehov til Danmark.

At udtale os om Udsigterne for Dampskibsselskabet Dannebrog i indeværende Aar vover vi ikke, men sikkert er det, at der vil blive appelleret stærkt til den enkeltes Vilje til Handling og Samarbejde. Saa meget kan imidlertid siges, at 1940's første Maaneder for flere Skibes Vedkommende viser Tab forsaarsaget ved lange Ophold paa Storbritanniens Lastepladser i Forbindelse med den ekstraordinære Issituation i danske Forvande. Ikke alene er Rejsetiden for de enkelte Skibe blevet mere end fordoblet, men værre er, at Isskaderne, naar Skibene endelig kommer i Havn, viser sig saa betydelige, at der maa regnes med langvarige Reparationer.

Danmark er som bekendt afhængig af sin Vareudveksling over Søen, og det er derfor en Livsbetingelse for Landet, at Søfarten opretholdes. Dette er ogsaa delvis lykkedes, og vor Sømandsstand har udført og udfører daglig en modig og prisværdig Indsats i Landets Interesse.

Under Ledelse af Højesteretssagfører *Bülow* har Dampskibsselskabet »Norden« holdt sin aarlige Generalforsamling.

I sin Beretning udtalte Formanden, Højesteretssagfører *J. V. Moldrup*, at 1939 begyndte med meget ringe Udsigter for Skibsfarten, og i Aarets første Maaneder blev Forholdene saa ugunstige, at man endog i England nødsagedes til at reducere de fastsatte Minimumsfragter, som ogsaa danske Redere havde bundet sig til at overholde. Indtil Krigens Udbrud skete der ingen nævneværdige Forandringer, og Forretningerne levnede kun ringe Fortjeneste.

I Krigens første Dage standsede saa godt som al Forretning, men der blev hurtigt i de forskellige Lande fra Regeringernes Side truffet Foranstaltninger til at sikre Landenes nødvendige Tilførsler til fastsatte Fragtrater,

herhjemme ved Oprettelsen af Fragtnævnet. Siden Krigens Udbrud er Fragterne steget i væsentlig Grad, men samtidig er Udgifterne ganske betydeligt forøgede, hvorved Fragtindtægterne formindskes.

Om Udsigterne for 1940 kan kun siges, at alt afhænger af Krigssituationens Udvikling. Vanskelighederne for den neutrale Skibsfart er i Aarets Maaneder betydeligt forøgede, og de mange Krigsforlis inden for den danske Handelsflåde kan medføre, at Selskabet kommer til at udrede et Beløb — noget over en Million Kr. — for hvilket der over for Krigsforsikringen for danske Skibe er stillet Garanti i H. t. Loven om Krigsforsikring. Selskabet har over for Krigsforsikringen maattet garantere for et Beløb af 1,040,976 Kroner.

Fragtnævnet har rekvireret nogle af Selskabets Baade til Transport af Korn og Foderstoffer fra oversøiske Pladser til Danmark. Dette har vel under den nuværende Situation været nødvendigt, men man kan ikke se bort fra det uheldige i, at Selskabet derved er blevet tvunget til at trække Baadene ud af endnu ikke udløbne Kontrakter med manganarige Forretningsforbindelser, og det maa haabes, at man i Fremtiden i størst mulig Udstrækning giver Rederiet Frihed til at anbringe sine Skibe i saadanne Farter, hvor Risikoen for Krigsforlis er den mindst mulige og hvor Skibene ved Indtjening af fremmed Valuta ogsaa kan gavne Landet.

LEDSAGELSEN

Søfolkene forhandlede forleden med Repræsentanter for Rederne og Handelsminister *Kjærboel* har forhandlet med Repræsentanter for Søfolkene i Anledning af de Krav, som Søfolkenes Organisationer har stillet om, at alle Skibe over Nordsøen skal ledsages af en Fiskekutter. Efter Mødet udsendte Dansk Dampskibsrederiforening følgende Meddelelse:

»Paa et Møde i Dansk Dampskibsrederiforening drøftedes indgaaende de Krav, som er stillet af de Søfarendes Organisationer om Ledsaage af Fiskefartøjer under Turen over Nordsøen. Der blev fremsat meget vægtige Argumenter imod den foreslaaede Ordning, som efter Redernes Formening i Stedet for en Forøgelse af Sikkerheden vil betyde en Forøgelse af Risikoen.

Rederiforeningens Standpunkt i Spørgsmaalet er indberettet til Handelsministeriet.«

DEN DANSKE SØMANDS KAAR

Vi har modtaget — aabenbart stærkt forsinket — følgende Brev, som vi synes rummer saa mange menneskelige og smukke Udtalelser, at vi, skønt vi ikke kan give Brevskriveren Ret i alle hans Betragtninger, bringer det i dets Helhed:

Atlanten, 21. Januar 1940.

Til

Redaktøren af »Dansk Søfarts Tidende«,

Amaliegade 33,

København K.

Herr Redaktør!

Deres Blad af 2. November 1939 er blevet mig forelagt, og jeg har bemærket Artiklen, som skal give Offentligheden »konkrete« Oplysninger om, at vi Søfarende bliver saa rigeligt betalt for vort farefulde Arbejde, at der ikke er Grund til at beklage os eller betragte os som Helteskikkelser — »Sagdannelser«.

Hvis De nu, for virkelig at give konkrete Oplysninger, samtidig havde oplyst Offentligheden om, hvor meget Fortjenesten er for den Fart, som skal betales os saa rigeligt, saa havde Brodden i Deres Artikel ikke været saa stikkende.

»Dansk Søfarts Tidende« synes at ynde Artikler, som skal gøre os Søfarende til nogle Personer, der aldrig bliver tilfredse, vi bare kræver, men yder ikke; jeg tænker i dette Tilfælde paa tidligere Aars Artikler angaaende Sammenligning af Hyrer mellem danske og udenlandske Skibe, fuldstændig misvisende Sammenligninger.

Jeg mener, den fornemste Pligt for et Blad som Deres, burde være at samle i Stedet for at splitte, det vilde være formaalstjenligt for alle Parter, hvis der var nogen mere Forstaelse imellem disse. Deres Blad læses dog af en Del Søfarende, og en Artikel af den Art, som i ovennævnte Udgate, skaber megen Utilfredshed og diskuteres meget, den er ikke til Gavn for nogen Part.

Hvorvidt Deres Beregning af Hyrerne er korrekt, kan jeg ikke kontrollere, men lad os sige, de er rigtige og lad os holde os til den største Hyre, Kr. 1653,35. Vil De, Herr Redaktør, vove Livet for denne Sum eller for mindre?

Det, er der mange, der gør. Jeg formoder, De vil betakke Dem.

Et er at sidde i en Kontorstol og udgyde sig over, hvordan det er at sejle i disse Tider, et andet er at være ude mellem Miner og Undervandsbåde, for slet ikke at tale om Bombemaskiner. De bedes tænke paa, at vi sejler ogsaa om Natten, og da kan vi ikke være os for Miner — vi har jo ikke Projektør til at eftersøge Farvandet med — men maa sætte vor Lid til en højere Styrelse.

Prøv at forestille Dem, at der naar som helst, uden at De aner det, kunde eksplodere en Mine under Deres Kontorstol, eller Deres Seng pludselig, mens De sov sødeligt, fo'r til Vejrs, splittet til Atomer; det er ingen behagelig Tanke, men saaledes er den Søfarende Liv. Endda mener De — det fremgaar af Artiklen — at de Mennesker er rigeligt betalt.

Jeg kan tildels give Dem Medhold, der er maaske noget forkert i Betalingsmetoden; giv de Søfarende f. Eks. et Dyrtilstillæg, og naar saa — forhaabentlig inden saa længe — dette Ragnarok er overstaaet, giv da dem, der gjorde deres Pligt, en »Hædersgave«, saa de nogenlunde roligt kan se Fremtiden i Møde eller de kan faa Indtrykket af, at de denne Gang er blevet paaskønnet. Men der skal først og fremmest sørges for evt. Efterladte, saa de ikke, foruden Sorgen, ogsaa skal lynges af Bekvæmringer for Fremtiden, det samme gælder evt. Invalider.

Det er i Tider som disse, at et Land kræver Patriotisme af sine Mandfolk, ikke Nid, Pengegridskhed eller Misundelse, og lad os saa hellere være taknemlige, hvis Landet ikke skal komme til at bære endnu tungere Byrder.

De mener — iflg. Artiklen — at ikke andre Erhverv kan paavise en saadan Støtte, som den, der i Øjeblikket ydes Søfarende. De har Ret! Men der er heller ikke noget andet Erhverv, der er udsat for saadanne Farer som Sølivet, og der er heller ikke noget andet Erhverv, der tjener saa mange Penge som Skibsfarten.

Vi har jo endnu i Erindring Fortjenesten fra forrige Krig, det gælder saavel Rederierne som dem i Skibene, dem, der lob Risikoen og slæbte Pengene hjem. Vi har jo ogsaa hort lidt om det Liv, der blev levet af Folk, der tjente Penge ved Skibsfartens Indsats uden derfor at gøre Haands Gerning eller løbe nogen som helst Fare, saa man forbauses ikke over, at de Søfarende rent ud nægter at sejle, de vover ikke Livet een Gang til, for at andre Mennesker kan leve i Overdaadighed, og jeg tror at kunne forudsige, at saafremt der ikke sker en stor Omvæltning til Fordel for de Søfarende Kaar, særlig socialt, vil der komme en Tid, hvor dansk Skibsfart bliver et urentabelt Erhverv. Vi af de ældre Aargange ser Forandringen, Arbejdet og Pligter er nu oppe paa saa uanede Højder, hvorved Vederlaget ikke holder Trit, og Tempoet saa forceret, at hvert Minut absolut skal udnyttes, hvis Skibene skal holdes i en saadan Stand, at de kan følge med. Havneopholdene er korte, der arbejdes Nat og Dag, Hellig og Sagn, og Skibene maa ikke opholdes, man forstaar saa udmærket, at Folk mere og mere søger bort fra Sølivet.

Her er et Felt, som Redaktøren burde undersøge og skrive Artikler om, lad det komme til Offentlighedens Kendskab, hvad Sølivet virkelig er, jeg formoder, at mange vilde sige eller tænke, »det passer ikke, for her hjemme maa Folk jo ikke arbejde mere end 8 Timer paa Sogndage«. Overlid er jo et ukendt Begreb for Virksomheder i Land, ikke saaledes til Søs, Herr Redaktør. End ikke Juleaften respekteres.

De indrømmer dog, at Sølivet er farligt, og De indrømmer ogsaa, at Penge kan ikke erstatte en Fader, en Mand eller en Søn, hvis de mister Livet. Ogsaa paa det Punkt har De Ret, men i samme Aandedræt mener De, at Kr. 35.000 er en ret pæn Skilling for en Enke med flere mindreaarige Børn. Er det virkelig Deres Mening? Hvis saa er, vil jeg meget gerne se det Budget, De vil stille op for en Enke med flere mindreaarige Børn, for at hun kan klare Dagen og Vejen med en Aarsindtægt af 1700—1800 Kr. Nej, Herr Redaktør, der er ikke andet at gøre for Enken end søge en Beskæftigelse, hvis hun vil forsørge sine Børn og svare enhver sit. Det er altsaa Takken, hun faar for at miste den, hun holde af, ham, som vovede Livet for at holde Landets Tilførsler vedlige og for at skaffe fremmed Valuta til Landet, dette — det læser man ofte nok i Bladene — er af stor Vigtighed for Landet. Af den Grund kan vi ikke allesammen sige, »jeg vil ikke sejle, det er for farligt i disse Tider«. Heldigvis findes der endnu Folk, som kender deres Pligt overfor Landet, og holder ud, uanset om det saa — ligesom sidst efter forrige Krig — bliver paa skønnet med Utak.

Hatten af for de »private Personer o. a.«, som har vist Paaskønnelse overfor de Efterladte. Saadanne noble, sint-tænkende Mennesker skal ikke udsættes for Kritik i noget som helst Blad.

Og lad os saa haabe, at vort lille, hyggelige Land maa drage ud af dette Ragnarok, uden at der tilføjes det alt

for stor Molest, de Goder, de Søfarende nyder, gør ikke Landet nogen Skade.

Med Højagtelse
P. Rasmussen.

Brevskriveren har Ret: Det er i Tider som disse, at et Land kræver Patriotisme af sine Mandfolk, ikke Nid, Pengegridskhed eller Misundelse. Men han har Uret, ja direkte misforstaaet vore Udtalelser om Sagndannelser: Det var ligesaa meget i Sømændenes som i Redernes Interesse at der ikke dannede sig Sagn om Indtægterne, Sømændene havde. Det var, hvad vi skrev, og intet om Helteskikkelser osv. Og det er blandt meget andet ogsaa uretfærdigt at skrive, at f. Eks. Juleaften ikke respekteres. Fra Rederiforeningen udgik netop sidste Jul en Opfordring til Rederne om at holde Skibene i Havn i Juledagene saa vidt det var muligt. I Skyggen af de sidste tragiske Begivenheder siger vi, at er det nogensinde sket, at vi alle føler os i samme Baad, er det nu. Danmark sørger med de Søfolks Efterladte, der er blevet saa haardt ramt, og en Diskussion om Lønninger vil ikke være paa sin Plads nu. Ingen misunder de danske Sømænd, der modigt trodser Farerne, de Indtægter, de derigennem skaffer sig selv. Men Brevskriveren maa dog paa et Punkt imodegaas, netop med Hensyn til de Efterladte. Det er ikke nogen ringe Erstatning at modtage 35.000 Kr. Hvor mange Enker i Danmark kan faa det? Ikke én ud af Tusinder. En Enkes Kaar er aldrig misundelsesværdige, men der er dog sørget for hende, saa vidt det er menneskeligt muligt, gennem denne Støtte. Ganske anderledes end der i Almindelighed er sørget for den Kvinde med et eller flere Børn, der mister sin Mand. Med Hensyn til Skibsfartens Fortjeneste, ja da har vi Fragnævnet som regulerende Faktor. Brevskriveren kan være sikker paa, at de Tider, vi oplevede under den forrige Krig, kommer ikke igen. Ingen — der ikke gør en Indsats — faar Lov at leve højt paa danske Sømænds Nød eller modige Handlinger. Husk ogsaa paa de Udgifter der er, den Risiko for Skib og Ladning; det er meget væsentlige Beløb det her drejer sig om. Og de tager i alt Fald saa meget, at de Tider, vi kendte fra forrige Krig kommer ikke igen. Den danske Borger føler med sine Landsmænd paa Søen og siger ham Tak for den Indsats, han gør. Hvem kan i Kroner og Øre vurdere, hvad et Menneskeliv er værd? Tænk ogsaa paa, at fornylig drog 1000 unge danske Mænd til Finland parat til at kæmpe for Nordens Frihed, uden Tanke paa, om der var Betaling derfor eller ej. Det var ogsaa en Indsats, der fortjener Anerkendelse. Der er mange andre saadanne Eksempler.

Vi kan kun slutte os til Brevskriveren i hans Haab om, at vi maa redde os ud af det Ragnarok, vi i Øjeblikket oplever, uden alt for stor Molest. Over 350 danske Sømænd har givet Livet paa Havene — det er en frygtelig Molest, der her er tilføjet — og paa mindre end et halvt Aar er det sket. Tiden maner til Sammenhold og ikke til Strid — det er saa rigtigt, som det er sagt. Vi skal til enhver Tid — hvad enten vi sidder i en Kontorstol eller ej — anerkende den Indsats, der er gjort fra danske Søfolks Side, og i al Stilfærdighed skal vi saa blot tilføje, at vi mener, at der er givet dem, der sætter Livet i Vove, en Betaling herfor, der ikke er ringe. Danske Søfolk er maaske de eneste, der for Alvor giver det højeste og meste de ejer, som Indsats — vi andre, ja, vi kan kun til Gengæld sige, at de derigennem er blevet en privilegeret Stand. Med Pligten og Indsatsen er fulgt Rettigheder, som ingen andre har. Tusinder og alter Tusinder af danske Medborgere er i Øjeblikket ramt af den Situation, vi gennemlever, Hjem lægges øde, Folk kommer ud i Arbejdsløshed, alle Udgifter stiger, og Fremtiden tegner sig mørkere og mørkere i utallige Hjem. Der er ikke nogen Overflod i Danmark, det maa I ogsaa huske, I, der nu færdes paa Søen — I, som nu hjælper os modigt til at holde det danske Statsskib oven Vande. Det bliver en haard og bitter Tid for os alle at gennemleve, saa længe dette Ragnarok staar paa, lad os holde op at misunde hinanden, og hver paa sin Plads stilfærdigt gøre sin Pligt. Det er Danmarks Fremtid, det gælder, og for det vil dog vel de fleste af os ofre Livet, om det kræves. Hvis ikke — da er vi færdige som et frit og selvstændigt Folk. Og den Indsats skal vi ikke udregne i Kroner og Øre.

LOVEN OM FRAGTNÆVNET

Under Behandlingen i Folketinget af Forslaget om Forlængelse af Loven om Fragnævnet o. s. v. udtalte Hr. Boeck-Hansen, der var konservativ Ordfører, under Henvisning til Skibsfarts-Erhvervets overordentlige Betydning for Landet i denne Tid, at hans Parti gik ud fra, at den i Forslaget givne vidtgaende Adgang for Ministeren til at kræve »alle Oplysninger« til Bedømmelse af Fragtforholdene vil blive benyttet saa

varsomt som muligt af Ministeren. Under den Forsættning er de konservative gaaet med til i Udvalget at anbefale Lovens Forlængelse med denne Ændring.

AMERIKAFARTEN OG SØMANDSKLUBBEN

Fra norsk Side har man taget alvorligt fat paa en Sag, der har den største Interesse for alle de skandinaviske Landes Skibsfart. Den saakaldte skandinaviske Sømandsklub i New York forsøger sig stadig og vil helst udøve et rent Diktatur overfor Søfolkene fra de nordiske Lande, der kommer til U.S.A. Fra norsk — som fra dansk og svensk Side — er det blevet understreget, at Forhyring kun kan ske paa Vilkaar, der er fastsat af Hovedorganisationerne, og der er nu fremsat et norsk Lovforslag.

I det norske Statsraad den 15. Marts blev der fremsat Proposition om en midlertidig Lov om Fastsættelse af Vilkaar for Forhyring til norske Skibe i Udlandet. Lovudkastet lyder saaledes:

§ 1.

Kongen kan under særlige forhold til trygning av norsk skibsfart bestemme at det i bestemte havner eller land utenfor Norge ikke må forhyres derværende sjømenn tilhørende visse nærmere angitte nasjoner til tjeneste på norsk skib, når tjenesten skal tiltres der, med mindre forhyringen skjer på nærmere angitte vilkår.

De i lov av 26. august 1854 fastsatte bestemmelser om forholdstallet mellem norske og fremmede sjøfolk kan i så fall fravikes.

Kongen eller den han overdrar det til kan i ekstraordinære tilfeller gi tillatelse til å fravike de i henhold til første avsnitt gitte bestemmelser.

§ 2.

Den som overtrer bestemmelser utferdiget med hjemmel i § 1 ved å forhyre eller la sig forhyre, straffes med bøter eller fengsel op til 6 måneder.

§ 3.

Denne lov trer i kraft straks og gjelder til juli 1942.

Om Sagen anfører Handelsdepartementet bl. a.:

I de fleste større Havnebyer har der i en Aarrække været en stadig skiftende Skare af hyresøgende norske og andre skandinaviske Sømænd, som har tjent til Afløsning af Mandskaber paa skandinaviske Skibe, hvorved den forholdsvis kostbare Forsendelse af nye Mandskaber hjemmefra for en alt overvejende Del har kunnet undgaaes. Disse ledige skandinaviske Sømænd har i U.S.A. i de senere Aar slaet sig sammen i en saakaldt »Scandinavian Seamen's Club«, hvoraf Afdelinger findes i de aller fleste amerikanske Havnebyer. Denne Klub har med enkelte korte Afbrydelser til Stadighed staaet i Opposition til baade Redernes og Sømændenes Organisationer her hjemme. Dens Maal har været at skaffe sine egne Medlemmer Fortrinsret til Hyrer ombord i skandinaviske, særlig norske Skibe, paa de Betingelser som Klubben til enhver Tid har dikteret og dette uden Hensyn til om Skibene trængte til nye Mandskaber eller ej. For at naa dette Maal skyer Klubben intet Middel. Hele Skibsmandskaber har Klubben faaet til at bryde deres Kontrakter og gaa i Land enten ved at lokke med Udsigt til større Hyrer og bedre Kontraktvilkkaar ved at gaa ind i Klubben eller ved direkte Trusler og i enkelte Tilfælde endog ved Vold. Denne Virksomhed medførte fortvivlede Forhold for hæderlige Søfolk, som blev drevet ud i Arbejdsløshed, idet det snart viste sig, at Klubben ikke magtede at skaffe Hyre til mere end en ganske lille Del af de Sømænd, som gik i Land. Særlig i Aarene 1937 og 1938 udfoldede Klubben en intens Virksomhed, bl. a. med de bekendte »sit down strikes« og gjorde ubodelig Skade for norsk Skibsfart og dens Anseelse i U.S.A. For om muligt at hjælpe paa Forholdene blev det bl. a. foreslaaet at søge værdige arbejdsløse Sømænd i de amerikanske Havne hjemsendt ved at give dem Statsluskud til Hjemrejsseudgifterne. Departementet fandt imidlertid ikke at kunne give dette Forslag sin Tilslutning, idet Erfaring viste, at hjemsendte Sømænd vanskelig kunde skaffe sig Beskæftigelse paa Hjemstederne og snart igen søgte ud i Fart paa de Farvande, hvor de tidligere havde sejlet. Det vilde med andre Ord kun blive en Kredsgang. Sømændene vidste, at de vilde kunne gøre Regning paa Hjælp til Hjemrejse, dersom de igen skulde blive ledige. Hertil kom, at Finansdepartementet, for hvem Sagen blev forelagt, af økonomiske Grunde ikke fandt at kunne gaa med til Forslaget.

Ved Fællesoptræden af de konsulære Myndigheder, Redere og Sømandsorganisationerne blev dog Striden den Gang bilagt, men ved Krigsudbruddet i September 1939 blussede den igen op, og selv den mest energiske Op-

træden saavel fra Myndighedernes som fra Organisationernes Side har ikke kunnet hindre Klubben i at udøve sin skadelige — næsten terroristiske — Virksomhed til Trods for, at Klubben ikke har direkte Tilknytning til de amerikanske Sømandsorganisationer og heller ikke længere faar moralsk Støtte fra disse.

Konsulaterne er af Departementet instrueret om ikke at understøtte nødlidende Sømænd som nægter at udmønstre paa norske Tariffer. Videre er Konsulaterne gjort bekendt med, at Departementet (Søfartskontoret) vil anse det for en »uforholdsmæssig Vanskelighed« dersom fuldt Mandskab kun kan faas paa Vilkaar, som er betydelig strengere og dyrere end de som er fastsat i Tarifferoverenskomsterne mellem Reder- og Sømandsorganisationerne, og at dette derfor i visse Tilfælde vil kunde danne Grundlag for Dispensation fra Bemandingsskalaen. Heller ikke dette har imidlertid hjulpet mod Klubben som ikke synes at have nogen økonomiske Vanskeligheder.

For at modvirke Klubbens Virksomhed henstillede i December 1939 Norges Rederforbund og Norsk Sjømannsforbund i et Fællesbrev til Departementet at udsende en Instruks til Konsulaterne i U.S.A. om ikke at udmønstre skandinaviske Sømænd paa andre Betingelser end aftalt mellem Organisationerne hjemme. Departementet som var enig med de to Forbund i, at dette vilde være et meget effektivt Middel til igen at skaffe ordnede Mandskabsforhold i U.S.A. forelagde — da det var i stærk Tvivl om Lovligheden af at udsende en saadan Instruks — Sagen for Justitsdepartementet. I Brev af 15. Februar 1940 svarede Justitsdepartementet: »Man antar at det ikke uten særskilt lovhjæmmel er adgang til å utferdige instruks om at konsulaterne skal nekte å foreta påmønstring så fremt hyreavtalen ikke er i overensstemmelse med de norske reder- og sjømannsorganisasjoners tariffavtaler«.

I Brev af 26. Februar 1940 udtaler Norges Rederforbund: »Vi mottok det kgl. departements skrivelse av 22. ds. og erfarer herav at departementet finner ikke å kunne udsende instruks til konsulaterne i U.S.A. som foreslått av Norsk Sjømannsforbund og oss i fellesskrivelse av 27. desember f. å., idet det efter Justisdepartementets uttalelse ikke er adgang dertil uten særskilt lovhjæmmel.

Imidlertid er denne sak av så stor viktighet for vår skibsfart og derigjennem — særlig i disse tider — for hele vårt samfund at vi må anmode det kgl. departement snarest mulig å istandbringe nødvendig hjemmel for utsendelse av sådan instruks til konsulaterne i U.S.A. Å begrunne dette nærmere er sikkert, med det kjennskap departementet har til mannskapsforholdene i U.S.A. og de skadevirkninger disse forhold har, unødvendig. Vi henviser for øvrig i så henseende til den konferanse som på sjøfartsdirektørens initiativ var avholdt i Søfartskontoret i dag av representanter for sentraladministrasjonen, sjømennene og rederne.

Men saken haster. Og hvis ikke en aksjon føres frem som planlagt av Sjømannsforbundet og oss i fellesskap mot den rotløse organisasjon som heter Scandinavian Seamen's Club i New York og andre amerikanske havner — og hvorav instruks om mønstring til konsulaterne inngår som et ledd — vil det bety et spørsmål om være eller ikke være for den gamle trade som går under navn av Vestindiafarten og for annen fart spesielt knyttet til amerikanske farvann. Sjømannsforbundet slutter sig i et Brev af 27. Februar 1940 til Rederforbundets Brev og tilføjer: »idet vi, slik som situasjonen har utviklet sig og ser ut til å utvikle sig stadig til det verre, på det alvorligste tør henstille at den nødvendige lovhjæmmel som saken foranlediger må komme i stand så snart som råd er«.

Departementet er enig med Forbundene om, at det under de herskende Forhold er magtpaaliggende at skaffe effektive Midler til at faa ordnede Forhold for Skibsfarten paa U.S.A., som er af uvurderlig Betydning for Landet. Denne Skibsfart, som representerer ca. 12 Millioner Tons aarlig (ca. det dobbelte af Farten paa England) er ved at faa et Knæk, som det vil kunne blive vanskelig om ikke umuligt senere at overvinde.

I Følge de sidste Indberetninger er Antallet af ledige norske Sømænd i amerikanske Havne steget i den sidste Tid til det dobbelte af det normale Behov til Afløsning af afmønstrede syge og kvæstede Sømænd m. v. Der er berettiget Grund til at frygte, at de amerikanske Myndigheder vil tage drastiske Forholdsregler mod norske Skibe og deres Mandskab, saafremt dette Forhold ikke snart ændres. Det af Organisationerne foreslaaede Middel kan muligvis synes uforholdsmæssigt drastisk, men set paa Baggrund af den

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Der er stadig mange Order paa alle Markeder, men Rederne er gennemgaaende tilbageholdne, og Forretningernes Antal synes ret begrænset. Fragtraterne i den forløbne Uge er ikke undergaaet større Ændringer, og en afvæntende Holdning synes for alle Parters Vedkommende at gøre sig gældende.

River Plate Markedet har været temmelig roligt i den forløbne Uge, og der er sluttet Tonnage fra up River til Antwerpen til \$29 for prompt og senere Afskibning. Til U.K. er der betalt 140/-, hvilket fortsat kan gennemføres. Endvidere kan det noteres, at der i Ugens Løb betaltes 154/- fra Santa Fe og Buenos Aires til French Atlantic for neutral Baad.

Paa de nordamerikanske Markeder noteres fortsat Beskæftigelse i saa godt som alle Retninger. Kul til Sydamerika er stadig fast, og der afsluttedes i Ugens Løb til Buenos Aires til \$10.50. Svenske Befragtere har fortsat Interesse af Kul fra Northern Range, for hvilket der til Göteborg indikeres \$20. Kul til Vestitalien indikeres fortsat \$16, og Befragterne er interesseret i saa godt som enhver Størrelse for April og fremefter. For Netcharter findes flere Forretninger til europæiske Destinationer, for hvilket der noteres 35 c. fra North Hatteras til Antwerp/Rotterdam og 37 c. fra 1/2 South Atlantic til Liverpool. Fra Jamaica til Havre sluttetes 5000 Tonner til 38 c. per baleft. Der findes flere Scraporder fra U.S. Atlantic til Japan, ligesom Befragterne er interesseret i Tonnage for lawful merchandise til Japan paa f.i.o Basis. Sulphur fra Gulven til 3 Pladser Australien indikerer \$13/14 for April/Juni Afskibning, men der kan antagelig opnaas omkring \$16 herfor.

Fra Vestindien noteres fortsat mange Sukkerorder, hovedsagelig til U.K. og Frankrig, og der er i Ugens Løb gentaget 120/- fra San Domingo til W.C.U.K. Sukker fra San Domingo til Nantes indikerer 120/-, og til Marseilles option Casablanca indikeres 100/- resp. 95/- for April/Maj Lastning. Det er dog vanskelige Forretninger at faa i Orden, idet Salget af flere af Ordrene først ordnes, naar der foreligger Anstilling af Tonnage. For Sukker fra Pernambuco til Antwerpen sluttetes til \$25.50, og Befragterne viser Interesse for yderligere Tonnage i denne Retning.

Pacificystmarkederne har ligget faste, men uændrede i den forløbne Uge. Der er fortsat stor Interesse for Tonnage for Scrap til Japan, og der kan opnaas omkring \$15.50 f.i.o., ligesom der stadig søges Tonnage til Australien, Sydafrika og Far East.

Østens Markeder er stadig faste, og man har det Indtryk, at Befragterne fortsat har Besvær med at faa dækket deres Tonnagebehov.

Fra Philippinerne er der fortsat Interesse for Tonnage for Copra til Middelhavet, og for en Ordre til Barcelona/Cadiz Range noteres 140/- for Maj Lastning. Befragterne for Sukker til U.S.N.H. er interesseret i Tonnage til omkring \$11 for April/Maj. Fr Java findes flere Sukkerorder til europæiske Destinationer. Java/Piræus indikeres 115/-, og til Holland kan opnaas 160.

For Ris fra Saigon findes fortsat mange Ordre, og der indikeres herfor 105/- til Marseilles og 155 til W.C.U.K. for April/Maj. Der er ligeledes Interesse for Ristonnage til Cuba/West Indies, og herfor indikeres \$17/50 April/Juni med Lastning Saigon og/eller Kohsichang.

De indiske Markeder er stadig aktive, men udpræget Tonnagemangel gør sig gældende. Fra Madras-kysten til Marseilles indikeres nu 110/- for Kerner, og fra Madras til Antwerpen noteres 185/-. Endvidere kan det nævnes, at der til Valparaiso indikeres 170/-. For generals fra Calcutta til French Atlantic indikeres 150/- per 50 cbft.bale.

Fra Australien er der tilsyneladende kun gjort faa Forretninger, og Rederne viser ikke større Interesse for Ladninger herfra. Der er sluttet en Partladning fra Melbourne/Geelong til Staterne til \$17.50 April, og Befragterne er interesseret i yderligere Tonnage indtil September. Fra Sydney til Shanghai indikeres fortsat 60/-.

Tonnagebehovet paa de europæiske Markeder dækkes stadig for en stor Del ved rekvireret Tonnage, og der er ikke sket større Ændringer i de tidligere Ugers Niveau. Udgaende Kulladninger til Middelhavet noteres fortsat støtte Rater, men grundet paa Tonnageknaphed foretages relativt faa Afslutninger. Efter Isens Besværligheder synes der nu at være kommet god Gang i Kultransporterne til Danmark, selvom vi forstaaer, at Befragterne ofte har Vanskelighed ved at skaffe stem og licence, ligesom Baadene ofte udsættes for meget lange Ophold paa Lastepladserne.

Timechartermarkedet er fortsat støt, med mange Ordre i næsten alle Trades. Der findes stor Interesse for større Motorskibe fo kotee eller længere Perioder, og for moderne Motorskibe ligger Raterne i Øjeblikket omkring \$5.50 for Pacific trading. I West India Farten er der ogsaa fortsat Interesse for saavel mindre som større Tonnage til den sidste Tids Rater.

opstaaede Situation finder Departementet, at der ingen anden Udvej er, hvis man skal have Haab om at redde disse for Landet saa vitale Interesser. Skal man først gaa Lovvejen, vil det efter Departementets Mening være mest hensigtsmæssigt, at man faar Lovhjemmel til at fastsætte, at Forhyring til norske Skibe i Udlandet, naar særlige Forhold kræver det, kun skal kunne ske paa Vilkaar, som er fastsat i Overenskomst mellem vedkommende norske Hovedorganisation af Redere og Sømænd. En Bestemmelse herom, som kun gælder Paamønstringen, vil i Praksis blive helt illusorisk, idet det, hedder det, hvis der samtidig skal være Adgang til fri Forhyring, vil blive umuligt at hindre Omgaaelse, som let vil kunne lade sig arrangere.

Det er tilstrækkeligt at henvise til, at der kun findes norske Konsuler i en Del af de amerikanske Havne, som anløbes af norske Skibe. I de øvrige Havne kan Skibsføreren forhyre, hvem han vil og medtage dem uden Mønstring paa Klubbens Betingelser.

En Lovbestemmelse om Indskrænkning i Adgangen til Forhyring til norske Skibe hører imidlertid naturligt hjemme i Sømandsloven, hvor man i § 10 har Bestemmelsen om Indskrænkning af Forhyringsfriheden forsaavidt angaar mindreareige. Et Tillæg til denne Paragraf med et nyt 3die Led, som giver Kongen Fuldmagt til ogsaa at bestemme andre Indskrænkninger i Adgangen til Forhyring, vilde give den ønskede nødvendige Lovhjemmel og vilde formentlig være den sagligt set naturligste Løsning. Imidlertid kan gode Grunde anføres derimod, særlig at det er uheldigt i et samlet Lovarbejde beregnet paa en lang Fremtid og skabt ved Samarbejde med de andre nordiske Lande at indføre mere eller mindre provisoriske Bestemmelser, beregnet paa formentlig forbigaaende Forhold. Praktiske Grunde tilsiger derfor, at Forholdet ordnes ved en midlertidig Særlov, idet man antager, at der ikke vil være Brug for Bestemmelser under normale internationale Forhold.

(Fortsættes).

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

I 1927 blev Skibsreder M. Suenson Selskabets administrerende Direktør, og der er i disse 13 Aar gennemført flere betydelige Nybygningsplaner og vigtige Udvidelser.

Vejrobservationen i det nordlige Atlanterhav

Udenrigsministeriet har fra det herværende amerikanske Gesandtskab modtaget en Note vedrørende Vejrobservationstjenesten i det nordlige Atlanterhav med følgende Ordlyd:

The Legation of the United States of America presents its compliments to the Royal Ministry of Foreign Affairs and has the honor to bring the following information to the Royal Ministry's attention which, it is believed, will aid in the identification of United States Coast Guard vessels engaged in weather observation service in certain positions in the North Atlantic Ocean:

"Until further notice the U.S. Coast Guard, in co-operation with the U.S. Weather Bureau, will maintain two ships in the North Atlantic Ocean as weather observation stations, one in Latitude 35-38 North Longitude 53-21 West and one in Latitude 37-44 North Longitude 41-13 West. These positions are on the Great Circle course between St. Georges, Bermuda, and Horta, Fayal Island, Azores, and are one-third and two-thirds the distance between the ports mentioned. From time to time the following named Coast Guard vessels will be employed on this duty—Duane, Ingham, Hamilton, Spencer, Bibb and Campbell. The vessels named will be based on United States ports. The weather observation service was commenced on February 10, 1940, when the first two vessels, Duane and Bibb, arrived on stations.

"The six Coast Guard cutters mentioned above which will be employed in this service, are alike in appearance and construction. The following dimensions and descriptive data apply to each; length 327 feet, beam 41-feet, displacement 2216 tons; hull, bridge and superstructure painted white; smokestack (black smoke-band at top), ventilators and mast painted straw color."

»Britta«s Krigsforlis

Rederiet J. Lauritzens Dampere »Britta« krigsforliste som nævnt den 25. Marts Nord for Skotland, da Skibet var paa Rejse fra Kalundborg til England i Ballast for at hente Kul.

Den ene af de 5 reddede, 2. Styrmand Jens Bilde Jensen, Odder, blev ved Eksplosionen saaret og maatte indlægges paa Hospital i England. Hans Tilstand er endnu ikke saadan, at han har kunnet afgive Søforklaring, og forleden afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør uden ham. Den eneste, der muligvis kan fortælle lidt nærmere om Ulykken, er netop Styrmanden.

Rederiet var under Søforhøret repræsenteret ved Fuldmægtig W. Pærregaard, Krigsforsikringen ved Kontorchef Sagild og Marineministeriet ved Orlogskaptajn Rostock Jensen.

Retspræsident L. N. Hvidt oplæste en Rapport fra Rederiet angaaende Forliset.

Kaptajn H. J. Huusfeldt, København, afgav derefter nærmere Forklaring. Han kendte intet til de nærmere Omstændigheder forud og ved selve Eksplosionen, da han laa og sov i sin Kahyt. De to Skibe fulgte ad i ca. 3 Sømil Afstand. Der var ikke andre Skibe i Nærheden, og der kunde saaledes ikke være Anledning til Mistanke om, at det drejede sig om en Konvoj.

Søforhøret maatte udsættes til Styrmand Jensen er rask nok til at kunne afgive Forklaring, og naar det Skib, der ledsagede »Britta«, kommer hertil.

Nerver — ikke hos mig!

»Soc.-Dem.« har haft en Samtale med en Fyrbøder, der fire Gange siden Krigen har gjort Turen over Nordsøen:

»Nerver og Farer, javel, ikke hos mig,« siger Sømanden.

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver



INDENBORDS

UDENBORDS

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

»Var der noget med Nerver, saa gik jeg i Land. Det er jo en frivillig Sag, dette her, og jeg skal ikke gøre mig bedre, end jeg er. Jeg er ikke alene ude for Fædrelandets Skyld, men ogsaa for Stakaterne, og naar de giver os saa meget, saa er det naturligvis, fordi der er Fare paa Færde, men jeg har ikke mærket noget. Det kommer sig vel af, at jeg staar herved i Skibets Bund og ikke ser et Kuk andet end Maskinen og Fyret. Saa gaar jeg op og ser ikke andet end Kahytten. Det kan være, de er nervøse oppe paa Broen, men ikke hos mig. Jeg har Medlidenhed med dem, der er derhjemme, og som er meget mere bange, men jeg selv passer mit Job, og Minerne og Torpedoen har ikke forstyrret min Natte-ro«.

For Skibs- og Baadere

Bjarne Winther: Hvordan vedligeholder jeg mit Skib. 6,75, ib. 10,50. (Gyldendal).

»Et Skibs Værdi afhænger ikke i saa høj Grad af dets Alder som af dets Tilstand, d. v. s. hvorledes det er vedligeholdt.« Dette er Mottoet for Kaptajn Bjarne Winthers Bog, den første i sin Art paa Dansk og en haardt tiltrængt Haandbog i Midlerne til Beskyttelse mod alt det, der undergraver et Skibs eller en Baads Levedygtighed.

Paa Grundlag af mangeaarig Erfaring som Skibsfører paa en lang Række forskellige Skibe og Farter og et grundigt Studium af den tekniske og kemiske Udvikling giver Forfatteren kort og klar Besked om alt vedrørende Vedligeholdelse af et Skib, hvad enten det drejer sig om det største Motorskib eller den mindste Jolle. Bogen er delt i to Afdelinger af Hensyn til Oversigten, og for at spare et Register, der vilde optage en Sjettedel af Pladsen, er Stoffet ordnet alfabetisk, saaledes at Bogen fremtræder som en Slags Leksikon.

Første Afdeling omhandler Materialerne og giver detaljerede Oplysninger om alle Slags Maling, Tætningsmidler, Metaldele, Glas, Lim, Redskaber, Tovværk o. m. a. I andet Afsnit gøres der Rede for Vedligeholdelsens Teknik og alle de smaa og store Reparationer, der kan forekomme paa et Skib. Bogen er moderne i allerbedste Forstand, og at følge blot en eneste af dens mange Anvisninger dækker Udgiften til den mange Gange. Den bør være en naturlig Haandbog for alle Redere, Skibsførere, Styrmande, Førere af Fisker- og Kystfartøjer, Skibsbyggere og Lystfartøjer.

Svensk Skib strandet

Det svenske Motorskib »Josef Bergendorff« af Karlstad, 950 Tons, er strandet Nord for Hirtshals og afslog i første Omgang Hjælp fra Hirtshals Motorredningsbaad. Da Storm og Sø truede med at krænge Skibet helt over, signalerede Besætningen efter Hjælp, og Redningsbaaden gik atter ud og indkom til Hirtshals Havn med hele Besætningen, 15 Mand.

Skibsforlis

Bergenske Dampskibsselskabs Dampere »Cometa«, 3,794 Brt., er sunket i Nordsøen. Mandskabet paa 31 Mand og 6 svenske Passagerer blev reddet af et andet Skib og ventet til skotsk Havn.

Skibet var paa Rejse fra Norge til Sydamerika.

— Man nærer Bekymring for den hollandske Kystdampere »Saba«, 379 Tons, og dens Besætning paa 7 Mand. Efter at være afsejlet fra en udenlandsk Havn er Dampere udeblevet over en Uge over Tiden. »Saba« blev den 3. Marts ud for den engelske Østkyst beskudt med Maskingeværer af en Flyvemaskine og temmelig alvorligt beskadiget.

— 16 Reddede fra det britiske Tankskib »Daghestan«, 5,742 Tons, der var blevet sænket i Nordsøen, er blevet landsat i en Havn i det nordøstlige Skotland. Kaptajnen og tre Mand af Besætningen druknede.

— Den britiske Dampere »Castle Moor«, 6570 Tons, er udeblevet saa længe over Tiden, at den maa formodes at være gaaet tabt. Man har endnu ikke opgivet alt Haab for dens Besætning paa 42 Mand.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. E. EGGE

UDKOMMER HVERTORS 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

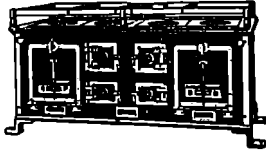
AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

M·B·COHN
TOLOBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Waaseberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2669

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 & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel.: "Zaterdag".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent-Mønje Graa Patentmaling til udenbords BrugRepræsentant for Danmark:
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13779.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

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



**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 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

**BRONCE
PROPELLER**

fra
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

lovrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner
Kulsyre-Ddslukningsanlæg
Brændfarmeringsanlæg
Oliefyrringsanlæg
Staalpropeller
Oliefiltre
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre
Evaporatorer
Armalur
Pumper
Ventilatorer
etc.

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

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

NØRRESUNDBY

AARHUS

RANDERS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linjer)
STATSTELEFON 13

TELEGR. - ADR.
»BERGSMITHS«

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 & C^o
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

SAXKJØBING

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1878
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

HOLGER KRISTIANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING
SAXKJØBING

DANMARK
TELEFON Nr. 184 & 802

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

BANDHOLM

SKIVE

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

FAABORG

SVENDBORG

P. A. NIELSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 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 15

TORS DAG 11. APRIL 1940

47. AARGANG

TIL DET DANSKE FOLK.

Tyske Tropper har i Nat overskredet den danske Grænse og har gjort Landgang forskellige Steder. Den danske Regering har under Protest besluttet at ordne Landets Forhold under Hensyn til den Besættelse, som har fundet Sted, og i Henhold hertil kundgøres følgende:

De tyske Tropper, der nu befinder sig her i Landet, træder i Forbindelse med den danske Værnemagt, og det er Befolkningens Pligt at afholde sig fra enhver Modstand overfor disse Tropper. Den danske Regering vil forsøge at sikre det danske Folk og vort Land imod de af Krigsforhold følgende Ulykker og opfordrer derfor Befolkningen til rolig og behersket Holdning overfor de Forhold, som nu er opstaaet, Ro og Orden maa præge Landet, og loyal Optræden maa udvises overfor alle, som har en Myndighed at udøve.

København, den 9. April 1940.

CHRISTIAN R.

/Th. Stauning.

Under disse for vort Fædreland saa alvorlige Forhold opfordrer jeg alle i By og paa Land til at vise en fuldtud korrekt og værdig Optræden, da enhver uoverlagt Handling eller Ytring kan have de alvorligste Følger.

Gud bevare Dem alle. Gud bevare Danmark.

Amalienborg, den 9. April 1940.

CHRISTIAN R.

OPRAAB TIL DANMARKS SOLDATER OG DANMARKS FOLK

Uden Grund og imod den tyske Regerings og det tyske Folks oprigtige Ønske om at leve i Fred og Venskab med det engelske og det franske Folk, har Englands og Frankrigs Magthavere i Fjor i September erklæret Tyskland Krig. Deres Hensigt var og bliver efter Mulighed at træffe Afgørelser paa Krigsskuepladser, som ligger mere afsides og derfor er mindre farlige for Frankrig og England, i det Haab, at det ikke vilde være muligt for Tyskland at kunne optræde stærkt nok imod dem. Af denne Grund har England blandt andet stadig krænket Danmarks og Norges Neutralitet og deres territoriale Farvand. De forsøgte stadig at gøre Skandinavien til Krigsskueplads. Da en yderligere Anledning ikke syntes at være givet efter den russisk-finske Fredsslutning, har man nu officielt erklæret og truet ikke mere at ville taale den tyske Handelsflaades Sejlads indenfor danske Territorialfarvande ved Nordsøen og i de norske Farvande. Man erklærede selv at ville overtage Politiovsynet der. Man har til Slut truffet alle Forberedelser til overraskende at tage i Besiddelse alle nødvendige Støttepunkter ved Norges Kyst. Aarhundredets største Krigsdriver, den allerede i den første Verdenskrig til Ulykke for hele Menneskeheden arbejdende Churchill, udtalte det aabent, at han ikke var villig til at lade sig holde tilbage af »legale Afgørelser eller neutrale Rettigheder, som staar paa Papirlapper«. Han har forberedt Slaget mod den danske og norske Kyst. For nogle Dage siden er han blevet udnævnt til ansvarlig Chef for hele den britiske Krigsførelse. Den tyske Regering har nu overvaaget denne Mands Forholdsregler, men den kan ikke taale,

at en ny Krigsskueplads nu bliver skaffet efter de engelsk-franske Krigsdriveres Ønsker. Den danske og den norske Regering har igennem Maaneder haft Besked om disse Forsøg. Ligeledes er deres Holdning ingen Hemmelighed for den tyske Regering. De er hverken villige eller i Stand til at kunne yde en virksom Modstand mod det engelske Indfald. Derfor har Tyskland besluttet at foregribe det engelske Angreb og med sine Magtmidler selv at overtage Beskyttelsen af Danmarks og Norges Kongerigers Neutralitet og værne den saa længe Krigen varer. Det er ikke den tyske Regerings Hensigt at skaffe sig et Støttepunkt i Kampen mod England, den har udelukkende det Maal at forhindre, at Skandinavien bliver Slagmark for de engelske Krigsudvidelser. Af denne Grund har stærke tyske Militærkræfter siden i Dag til Morgen taget de vigtigste militære Objekter i Danmark og Norge i Besiddelse. Ud over disse Forholdsregler træffes der for Tiden Overenskomster mellem den tyske Rigsregering og den kongelige danske Regering. Disse Overenskomster skal sike, at Kongeriget bestaar videre, at Hæjren og Flaaden opretholdes, at det danske Folks Frihed agtes, og at dette Lands fremtidige Uafhængighed fuldt ud sikres. Indtil disse Forhandlinger er afsluttet, maa det ventes, at Hæren og Flaaden har Forstaaelse af dette. Ligeledes at Folket og alle kommunale Steder er fornuftige og har god Vilje saaledes, at de undlader enhver passiv eller aktiv Modstand. Den vilde være uden Nytte og blive brudt med alle Magtmidler. Alle militære og kommunale Steder annodes derfor om straks at optage Forbindelse med de tyske Kommandører. Folket opfordres til at fortsætte det daglige Arbejde og til at sørge for Ro og Orden. For Landets Sikkerhed mod engelske Overgreb sørger fra nu af den tyske Hær og Flaade.

Den tyske Kommandør

Kaupisch.

KRIGS-SØFORSIKRINGERNE

Siden den 7. December har de Krigsforsikringspræmier, der er fastsat af Dansk Krigs-Søforsikring for Varer i Hovedsagen været uændrede. Der er nu foretaget en Revision, hvorved Præmierne for nogle af Rejserne er blevet nedsat.

Præmierne gælder i Almindelighed for Forsendelser med danske Skibe og indtil videre med Skibe under følgende neutrale Landes Flag: Sverige, Norge, Finland, Island, Holland, Belgien, U. S. A., Letland, Estland, Japan, Brasilien, Chile og Italien.

Medens Præmien for saavel Eksport som Import for Rejser mellem danske Havne og Havne ved den botniske Bugt og den finske Bugt tidligere blev specialtariferet, noteres nu en fast Præmie paa 2 pCt.

Mellem danske Havne og Holland, Belgien er Eksportpræmien nedsat fra 5 pCt. til 4 pCt. Til og fra franske Kanal- og Atlanterhavshavne, ogsaa i Marokko samt Gibraltar og Tanger er (Eksport- og Import) Præmien reduceret fra 6 til 5 pCt., medens Importpræmien fra Eire, Portugal, spanske og spansk-marokkanske Atlanterhavshavne, kanariske Øer og Madeira er reduceret fra 6 pCt. til 5 pCt., saaledes at Eksport- og Importpræmien nu er ens. Eksportpræmien for de sidstnævnte Rejser (mellem danske Havne—Holland, Belgien o. s. v.) gælder dog kun for Eksport med danske Skibe. Forsikringer af Eksport med andre neutrale Skibe til eller via de nævnte Bestemmelsessteder specialtariferes.

Eksportpræmierne til Middelhavshavne i Frankrig, Ægypten, Palæstina og Syrien samt i franske og engelske Besiddelser i Amerika samt Canada, til Vest- og Østafrika,

krigsførende, samt Sydafrika saavel via Kap som via Suez er reduceret fra 6 pCt. til 5 pCt.

Endvidere er Eksportpræmierne til Rødehavet, Indien, Ostindien, Australasien, Philippinerne og Østasien reduceret fra 6 pCt. til 5 pCt. og Importpræmierne fra 9 pCt. til 7½ pCt.

AMERIKAFARTEN OG SØMANDSKLUBBEN (fortsat)

Departementet i Oslo har ved Redigeringen af Lovudkastet søgt at tage mest muligt Hensyn til de Ønsker og Udtalelser, som er fremkommet fra de interesserede Organisationer i Sagen samt vedtaget Bestemmelser, som efter Departementets Mening er nødvendige for at Loven skal faa det tilsigtede Formaal.

Departementet skal til de enkelte Bestemmelser bemærke:

Ad § 1: Som det vil fremgaa af foran anførte er det Mening at hindre »Scandinavian Seamens Club« i at tvinge sine Medlemmer til 1) Hyre paa norske Skibe til fordelagtigere Betingelser end de, som er fastsat i Tarifaftalerne mellem Norges Rederforbund og Norsk Sjømannsforbund. 2) Ene- eller Forret til Hyre paa norske Skibe. Saa vidt bekendt er det kun danske, svenske, finske og norske Sømænd, som for Tiden er tilsluttet Klubben. Det er da Forudsætningen, at det ved kgl. Resolution i Henhold til Loven samtidig med at den sanktioneres, bliver bestemt, at Loven finder Anvendelse paa Søfolk tilhørende en af disse 4 Nationer. Ved at det forbydes at forhyre disse paa andre Betingelser end den norske Tarif indeholder vil Klubbens Medlemmer blive afskaaret fra at faa Hyre med norske Skibe paa Klubbens Betingelser og vil derved miste Interesse i de Aktioner, som nu finder Sted. Andre udenlandske Sømænd skal kunne paamønstres frit, idet man ikke maa risikere at et Skib bliver opholdt paa Grund af, at der ikke kan skaffes Mandskab til gældende Tarifaftaler. For at aabne Adgang hertil ogsaa i de Tilfælde, hvor hele eller Størstedelen af Mandskabet har forladt Skibet, har man i Paragrafens 2det Punkt indsat Bestemmelse om, at de i Lov af 26. August 1854 fastsatte Bestemmelser om Forholdstallet mellem norske og fremmede Søfolk kan fraviges.

Departementet har fra tidligere Tid Erfaring for, at Mandskabsvanskelighederne har let ved at brede sig ogsaa til Havne i andre Lande end i U.S.A., som f. Eks. Singapore, Georgetown og Havnebyer paa de vestindiske Øer o. s. v.

Det vil derfor være ønskeligt at have Adgang til udvidede Bestemmelser udfærdigede i Medfør af Loven til at gælde andre Steder og i andre Lande, som det til enhver Tid maatte være nødvendigt, ligesom man har ønsket at aabne Adgang til efterhaanden at ophæve Bestemmelserne i de Byer, hvor der igen indtræder normale Forhold.

Der kan tænkes Tilfælde, hvorved det vilde være ønskeligt at kunne sende Mandskabet fra en Havn, som omfattes af Loven, til Skibe i en anden Havn udenfor det forbudte Omraade, hvor der ikke kan skaffes tilstrækkelig Bemanning paa anden Maade. Og da har Klubberne ikke bevirket Kaptajnens Forhyring.

Ved Bestemmelserne om at Loven kun kommer til Anvendelse naar Tjenesten tiltrædes i en af Loven omfattet Havn, holdes disse Tilfælde udenfor Loven.

Det er, som under Bemærkningerne foran nævnt, underforstaaet, at Vilkaarene for tilladt Forhyring ikke skal afvige fra de til enhver Tid gældende Tarifoverenskomster og at Loven ikke skal kunne anvendes til andre Formaal end foran nævnt, ligesom vedkommende Organisation vil faa Adgang til at udtale sig om de fremkomne Forslag om Udfærdigelse af Bestemmelser i Henhold til Loven. Endvidere er det en stilltiende Forudsætning, at ingen Forandring vil blive truffet i de Bestemmelser, som fastsættes ved

kgl. Resolution uden efter Samraad med de interesserede Organisationer.

Videre bemærkes, at det er Forudsætningen, at der i de Bestemmelser, som fastsættes i H. t. Loven, skal aabnes Adgang til Dispensation fra Forbudet mod Forhyring til fordelagtigere Betingelser end fastsat i Tarifaftalerne for det Tilfælde, at det ikke skulde være muligt at skaffe brugbart Mandskab indenfor Klubbens Rækker indenfor rimelig Tid.

§ 2. Udkastet til denne Paragraf er formet med det Formaal for Øje, at Straffebestemmelser skal kunne ramme saavel Redere, Skibsførere som Sømænd. Naar man har ment at burde foreslaa ogsaa Fængselsstraf som Alternativ er det fordi Trusel om Bødestraf under de nuværende Forhold kan tænkes at spille en mindre Rolle, naar der ved en Overtrædelse opnaas en stor Gevinst.

Departementet mener, at Lovens Gyldighedsfrist bør sættes til 1. Juli 1942.

ITALIENS HANDELSFLAADE

I følge en Beretning fra det italienske Korporationsministerium skal den italienske Handelsflaades Tonnage forøges med ca. 3 Millioner Tons. Rapportøren Bibolini anslaa Verdens-Handelstonnagen til 67 Millioner Tons. Det var nødvendigt, at Italien ejede mindst en Tiendedel af denne Tonnage, altsaa 6½ Million Tons mod de 3½ Million Tons, som det raader over for Tiden. Bibolini erklærer videre, at Italien paa det nuværende Tidspunkt ejer 203 søgaaende Skibe med en Tonnage af 1,300,000 Tons, og at disse Skibe aarligt tilbagelægger 10,400,000 Sømil. Han minder desuden om, at Bygningen af Handelsskibe paa 9000 Tons, der skal sættes ind i Trafiken paa Amerika og det fjerne Østen, fremskyndes energisk, og at det samme gælder 11 andre Dampere paa 4200 Tons.

DET BELGISCHE TRANSPORTSELSKAB »NAMATRA«

Det nationale maritime Transportselskab »Namatra«, som fornylig blev dannet og som skal sørge for ved Søtransporter at sikre Befolkningens Forsyning, vil faa Sæde i Antwerpen og blive ledet af en permanent uafhængig Komité paa 5 Medlemmer, der udnævnes af Bestyrelsen, hvis Medlemmer alle er Belgiere.

Formanden for Handelskammeret i Antwerpen har udtalt, at det hovedsagelig drejer sig om at have Skibe disponible i time-charter. Køb og Bygning af Skibe vil først komme i anden Række. Han fremhævede »Namatra«s almengavnlig Karakter. Organisationen vilde gavne de belgiske industridrivende og handlende meget og yde dem en Garanti overfor de Vanskeligheder, som kunde dukke op i Fragtfarten over Havene.

DEKLARATIONSPLIGT I SVERIGE VED IND- OG UDFØRSEL AF VARER

Svensk Forfatningssamling Nr. 167 indeholder en kgl. Kundgørelse af 15. Marts om Pligt til i visse Tilfælde at afgive Deklaration angaaende Indførsel og Udførsel af Varer.

For Varer, der indføres til Sverige, skal Deklarationen indeholde Oplysninger om:

- a) Varens Art og Mængde,
- b) Sælgeren,
- c) den, som er pligtig at betale for Varen,
- d) Købesummen og Betalingsvilkaar,
- e) hvorvidt Betaling er erlagt.

For Varer, der udføres fra Sverige, skal Deklarationen indeholde Oplysninger om:

- a) Varens Art og Mængde,
- b) Køberen,
- c) Købesum og Betalingsvilkaar,
- d) hvorvidt Betaling er erlagt.

I Henhold til Kundgørelsens § 5 gælder forannævnte Deklarationspligt ikke, naar det drejer sig om Varer, til hvis Ind- og Udførsel der kræves særlig Tilladelse (Licens), og heller ikke, naar der foreligger særlig Deklarationspligt i Henhold til de gældende Bestemmelser om Opfyldelse af Betalingspligt i Forhold til visse fremmede Stater.

MONOPOLISERING AF STEVEDOREVIRKSOMHEDEN I VENTSPILS (WINDAU) HAVN

Stevedorevirksomheden i Ventspils Havn — ligesom Stidligere sket i Riga og Liepaja — er nu blevet monopoliseret ved en den 23. Februar mellem Ventspils Havnekaptajn og A/S »Stauvers« afsluttet Overenskomst, der er blevet godkendt af det lettiske Handels- og Industriministerium, offentliggjort i »Valdibas Vestnesis« (Lettlands Statstidende) Nr. 53 for d. 5. d. M. og traadt i Kraft samtidig med Offentliggørelsen.

I Overenskomsten giver Havnekaptajnen A/S »Stauvers« Eneret til at foretage alt Lade- og Lossearbejde i hele Ventspils Havn, hvorsomhelst Skibe lægger til, mod en Betaling, som Skibskaptajnen, Rederne og Agenterne maa erlægge i Overensstemmelse med en i Overenskomstens Paragraf 11 fastsat Afgiftstarif, delt i 3 Afsnit, der specificerer Afgifterne for de forskellige Vare-Enheder (Tons, Standard, Tylt, Kubikfod etc.) og det Vederlag, der skal betales for Overarbejde eller særlige Arbejder.

Overenskomsten, der udløber den 31. December 1942 og forlænges automatisk for eet Aar ad Gangen, medmindre den opsiges af en af Parterne 6 Maaneder før en Udløbstermin, indeholder iøvrigt tilsvarende Bestemmelser og har omtrent samme Ordlyd m. H. t. Undtagelsen, forsaavidt angaar Benyttelse af Skibenes egne Besætninger m. v. som de mellem Havnekaptajnerne i Riga og Liepaja og A/S »Stauvers« henholdsvis den 23. December f. A. og den 18. Januar d. A. afsluttede Overenskomster om Stevedorevirksomheden i disse Byers Havne (jfr. Gesandtskabets Indberetninger Nr. 20 af 21. Jan. 1940 og Nr. 40 af 16. Febr. 1940); dog er de i Overenskomstens Paragraf 11 fastsatte Afgifter, som Skibskaptajnerne, Rederne og Agenterne maa betale for Lade- og Lossearbejde i Ventspils Havn, gennemgaaende lavere end de, der er fastsat for Riga og Liepaja.

DANMARKS ØKONOMISKE SITUATION

Nationalbankdirektør C. V. Bramsnæs gav forleden en aktuel Oversigt i Radioen over Danmarks nuværende økonomiske Forhold og fremhævede stærkt, at Tendensen til Nedgang i vor Eksports Mængder og den ugunstige Forskydning mellem Forholdet paa Import- og Eksportvarernes Priser nødvendiggjorde en betydelig Begrænsning i vor Import og i Befolkningens Forbrug.

I sin Indledning gjorde Nationalbankdirektør Bramsnæs opmærksom paa, at Danmark er mere afhængig af sin Handel med Udlandet end de fleste andre Lande. Siden Krigens Udbrud har der været en Tendens til Nedgang i vor Eksports Mængder, og hertil er kommet, at Importvarerne er steget langt stærkere i Pris end Eksportvarerne. Siden forrige Foraar er Importpriserne steget med 80 pCt., og Eksportvarerne med mindre end 10 pCt. En Begrænsning af Importen er derfor en bydende Nødvendighed.

Hovedretningslinien ved en Importbegrænsning maa være, at vi først begrænser de Færdigvarer, der direkte indgaar i det indenlandske Forbrug. De Bindinger, som vore Handelsaftaler indeholder, hindrer imidlertid for mange Færdigvarers Vedkommende, at vi formindsker vore Indkøb af disse Varer. Det kan være svært for Forbrugerne at ændre deres Sædvaner, og det kan være svært for visse Handlere, men vi skal nedad med vort Forbrug, — og jeg tror — udtalte Nationalbankdirektør Bramsnæs —, at Befolkningen i Dag er mere indstillet paa at bære disse Byrder end tidligere.

Det gælder om at tilrettelægge Importbegrænsningen saaledes, at vi faar Raastofferne til Opretholdelsen af den

danske Produktionsvirksomhed, — først og fremmest af Eksporterhvervene, i det Omfang, det endnu er muligt at eksportere. Raastofferne til Landbruget maa staa i første Række, samtidig med at man søger at muliggøre en større Raastofproduktion indenfor Landbruget, selvom det under normale Forhold ikke kunde betale sig.

Spørgsmaalet om udvidet Raastofproduktion indenfor Landbruget rejser Spørgsmaalet om at skaffe den fornødne Arbejdskraft til Landbruget, — og til en Løn, som Landbruget kan betale. Det kan blive nødvendigt at ofre nogle af de hidtil hævdundne Principer for at skaffe Landbruget den fornødne Arbejdskraft.

Hvis der ikke kan skaffes Raastoffer til Opretholdelse af alle Industrigræne maa en Fordeling finde Sted; det er et svært Spørgsmaal at afgøre, hvilke der skal foretrakkes. Nationalbankdirektør Bramsnæs hævdede i denne Forbindelse, at en Begrænsning af Transportvirksomheden vilde blive nødvendig. Al Transport er stærkt valutaforbrugende, og vi har ikke Raad til at stille Transportmuligheder til Raadighed i uformindsket Omfang. Ved Benzinrationeringen har man allerede grebet ind overfor Biltransporten, men hvis Forholdene ikke forbedrer sig, kan man ikke standse ved den nuværende Ordning, men en yderligere Indskrænkning maa finde Sted. Handelen med Benzinmærker tyder forevrigt ogsaa paa, at der er nogle Bilejere, som faar mere end de nødvendigvis har Brug for.

Men ogsaa Jernbanetransporten bruger meget Valuta. Det er et Spørgsmaal, om vi kan opretholde den nuværende Jernbanetransport; en Begrænsning af denne er et Prisspørgsmaal. Man maa være mere forsigtig med at forhøje Prisen paa Varetransport end paa Persontransporten, og jeg vilde ikke se noget uheldigt i, at Jernbanerejsernes Antal blev begrænset. Man maa erindre, at Statsbanerne normalt har et Underskud, der dækkes af Statskassen. Under de nuværende Forhold kan vi ikke vedblivende opkræve Skatter hos Borgerne for at dække Banernes Underskud, fremfor at lade dem betale, der rejser.

Nationalbankdirektør Bramsnæs vendte sig herefter til Virkningerne af den Prisstigning, der kommer til os udenfra, og som vi selv maa bære. Ved Krigens Udbrud var det en almindelig Mening hos den enkelte, at han maatte have større Indtægt for at dække ham overfor Prisstigningen. Desværre lader dette sig ikke gennemføre, naar det gælder os alle. Nationalbankdirektør Bramsnæs vendte sig stærkt imod de Synspunkter, som i Efteraaret kom til Orde, baade indenfor Landbruget og i Arbejderkredse, hvor man krævede at blive holdt skadesløs overfor den Prisstigning, der kom ind over Danmark, og den Overenskomst, som Arbejdsgivernes og Arbejdernes Hovedorganisationer sluttede med den automatiske Lønregulering efter Pristal, fordømte Nationalbankdirektør Bramsnæs stærkt. Hvorledes Parterne har tænkt sig Virkningerne af denne Overenskomst, ved jeg ikke, — men begge har regnet forkert! — Arbejdsgiverne kan ikke blive ved at overvælde Lønforhøjelsen gennem en Forhøjelse af Varepriserne paa Forbrugerne, for de højere Priser vil føre til mindsket Omsætning, — og Arbejderne, der troede, at de blev holdt skadesløs, vil se, at Prisstigningen løber forud for Lønstigningen. Vi er inde i »den onde Cirkel«, — hvor højere Løn medfører højere Priser, og de højere Priser igen højere Lønninger, — vi er saa inde i Inflationen! Ogsaa Myndighederne selv gav Udtryk for den Opfattelse, at man kunde give Kompensationer for Prisstigningen, bl. a. i Handelsministeriets Bekendtgørelse af 19. Oktober om Varepriser m. v., hvor man tillader et Tillæg til Avancen efter Prisniveauets Stigning.

Men hvis vi alle skal holdes skadesløs, hvem skal saa betale Omkostningerne.

Ved Fordeling af Byrderne maa det sociale Synspunkt komme stærkt i Forgrunden. De smaa Lønninger og Indtægter maa man tage et særligt Hensyn til; man kan ikke f. Eks. lade alle Arbejdere faa en automatisk Lønregulering, hvorved andre med smaa Indtægter skal bære Byrden. Stat og Kommuner maa stille større Krav om Indtægter, da der stilles større Krav til det offentlige. Ved Skatteudskrivning maa der ske en Overførsel af Købekraft fra de private til Myndighederne; og hverken Arbejdere eller det private Erhvervsliv kan faa Dækning for de forøgede Skatter.

Paa adskillige Omraader har Lovgivningsmagten søgt at fordele Byrderne. Landbruget, der som Eksporterhverv er særlig hårdt ramt, har faaet Tilskud ved forskellige Landbrugsordninger, hvilket maa siges at være rigtigt. Som Led heri kan ogsaa nævnes Nationalbankens Sterlingordning, hvor Eksportørerne til England faar en højere Betaling for deres Sterling, end de kan opnaa paa det internationale Marked for Sterling. Til Gengæld maa Importørerne betale en højere Kurs end den frie Sterlingkurs, men de har dog ingen Grund til at beklage sig. De mister kun den Fordel, som det sidste store Fald paa frie Sterling vilde have givet dem.

Danmark er i en økonomisk Tvangssituation, og Lovgivningsmagten maa fordele Vanskelighederne og Byrderne ved Rationering. Beskatning og forbrugsbegrænsende Prisstigning. Det er dog bedre at lide disse Afsavn end at styrte Landet ud i en tøylesløs Inflation og Spekulation, saaledes at Efterkrigsaaene bliver værre end Krigsaaene.

DANSKE SKIBE

Handelsministeriet meddeler:

Enhver Afsejling af danske Skibe fra dansk til fremmed Havn indtil videre er strengt forbudt. Dette gælder ogsaa Fiskerbaade og andre mindre Fartøjer.

Salg af Skibe, Baade og Fartøjer, henhørende under Told-Løbe-Nr. 293 b (toldfri), Vare-Nr. 2640 er forbudt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsfarten paa Donau

Skibsfarten paa det nedre Donau er i Henhold til en fra Konsulatet i Galatz modtaget Beretning genopløst 24. Marts, og der er nu regelmæssig Forbindelse paa Strækningerne Galatz-Braila, Braila-Macin og Braila-Valcov.

Stor Tankskibsordre til Burmeister & Wain

Mellem Det Danske Petroleum Aktieselskab og Burmeister & Wain er der i længere Tid paa D.D.P.A.s Initiativ blevet ført Forhandlinger om Bygning af et Motortankskib til Standard Oil Company of New Jersey. Disse Forhandlinger er nu afsluttet ved at Direktør F. W. Kraft, D.D.P.A., paa det amerikanske Selskabs Vegne har underskrevet Kontrakten om Skibets Bygning.

Skibet vil blive bygget som et Søsterskib til Motortankskibet »Esso Copenhagen«, der blev leveret til Standard Oil Company of New Jersey i April 1939, og faar saaledes en d.w. Kapacitet paa 14,700 Tons.

Ikke alene i de direkte interesserede Kredse, men ogsaa i videre Kredse vil denne Meddelelse blive modtaget med Glæde. Bygningen af det store Skib vil selvfølgelig betyde stor Beskæftigelse. Efter hvad der er oplyst, drejer det sig om Arbejde for adskillige Hundrede Mand i et Aar samt en Del Beskæftigelse for alle Underleverandører. Ogsaa paa anden Maade vil Placeringen af denne Millionordre hos det danske Skibsværft faa Betydning.

Bygningen af Skibet, som skal afleveres i April 1942, vil blive paabegyndt snarest.

Besætningen nægtet at sejle

Den kgl. Porcelainsfabrik har anlagt Sag mod Rederiaktieselskabet »Hansa I«, Svendborg, der — som Ejer af M.S. »Clytia« — paastaas dømt til at betale en Erstatning paa 7549 Kr. i Anledning af, at Rederiaktieselskabet den 4. September 1939 paa Grund af Krigen annullerede et Certeparti paa en Ladning Porcelainsjord fra Fowey i Cornwall til København.

Sagen har nu været til Behandling ved Retten i Svendborg, hvor der afhørtes 6 Vidner. I Anledning af, at Sagen behandles ved Soret, var Retten tiltraadt af Matros N. J. Nielsen og fhv. Skibsfører N. J. Hansen som Soretsmedlemmer.

For Sagsøgerne mødte LRS. Berendsen, København.

Som Sagfører for »Hansa I« var mødt LRS. Elmquist.

Søforhyringsmand Vinther, Svendborg, forklarede som Vidne, at Konsul Thejll i Begyndelsen af September havde henvendt sig til ham med Anmodning om at skaffe en ny Kaptajn, Styrmand og Besætning til »Clytia« til en Rejse til England, da Besætningen havde nægtet at foretage en saadan. Det viste sig imidlertid umuligt at skaffe Mandskab.

Konsul Thejll forklarede, at han som Reder for »Clytia« havde gjort, hvad han kunde for at opfylde Certepartiet, men »Clytia«s Kaptajn havde paa egne og Mandskabets Vegne meddelt, at de ikke vilde sejle til England.

»Clytia«s Kaptajn, M. N. Lauritsen, forklarede, at han straks efter Krigen Udbrud havde meddelt Rederen, at han henholdt sig til Sølovens Prg. 135 og ikke vilde foretage Rejsen til England. Han havde sejlet under den forrige Krig og havde allerede lang Tid forinden Krigsudbruddet meddelt Rederen, at hvis der paany blev Krig, vilde han gaa i Land. Han havde derefter henvendt sig til Mandskabet, som ligeledes nægtede at sejle til England; yderligere havde han forespurgt Styrmanden, om denne vilde foretage Rejsen som Fører af Skibet, men ogsaa dette nægtede han. Han havde iøvrigt selv gjort, hvad han kunde for at skaffe andet Mandskab, men dette havde vist sig umuligt.

Sagen, der senere vil blive pændt ved Landsretten, blev udsat.

Isen har spærret for Københavns Havn

Isen har i den forløbne Uge dukket op i vore Farvande, og galt blev det navnlig i Øresund i Nærheden af Københavns Havn, hvor den pressedes ind i store Skrunkinger. Disse ganske uventede Forhindringer satte tydelige Spor i Trafikken paa Sundet.

Forleden sad fem-seks Dampere, der var for Udgaende af Københavns Havn, fast i Isen mellem Havnen og Middegrundten. Havnevæsenets Damper »Grans« rykkede ud, men den kunde intet udrette.

Isen trængte Dagen igennem ind mod Havnen Syd fra og Øst fra, og i Aftenlimerne var Københavns Havn faktisk lukket.

Der kom adskillige Rapporter om observerede Drivminer. Navnlig er det galt i Køge Bugt.

Guldtillæget til de spanske Toldsatser

Den Koefficient, som vil være at anvende ved Omregningen af den spanske, i Guldpeselas anførte Toldtarifs Satsler til Papirpesetas, blev for Tidsrummet 21.—31. Marts fastsat til 3,0811 (mod tidligere 3,1008).

Skibsfarten paa Antwerpen Havn

I Løbet af Februar Maaned blev Antwerpen Havn anløbet af 354 Skibe med en samlet Tonnage af 601,000 Netto Moorsom Tons, sammenlignet med 939 Skibe med en Tonnage af 1,933,000 N.M.T. i Februar 1939.

Krigsforllst dansk Skibskaptajns Lig hjem til Danmark

Med et dansk Skib, der anløb Esbjerg Havn, ankom forleden Kaptajn S. P. Brinchs Baare. Kaptajn Brinch omkom som bekendt ved Dampersen »Charkow«s Krigsforllis. Repræsentanter for Det forenede Dampskibsselskab var mødt paa Kajen. Baaren blev ført i Land af Skibets Besætning og senere kørt til Kapellet ved Vor Frelsers Kirke, hvorfra Begravelsen foregik.

Aalborg Skibsværft udvider Kapitalen

Aalborg Værft har afholdt Generalforsamling. Selskabets Formand, Skibsreder Knud Lauritzen, aflagde Beretning. Beskæftigelsen paa Værftet har i 1939 været god og stabil takket være regelmæssig Tilgang af Reparationsarbejder. Der blev repareret 320 Skibe. Der blev dokket 82,000 Tons og afleveret 5 Nybygninger. Af Værftets Landarbejder kan nævnes et 3½ Mill. Liter Tankanlæg til Finland og et 4,4 Mill. Liter Tankanlæg ved Rørdal til Det forenede Oliekompagni og en Række andre store Arbejder.

Ved Begyndelsen af 1940 havde Værftet 6 Nybygninger og en Række Landarbejder i Ordre. Aarets Driftoverskud har været 71,645 Kr., der sammen med Overforlsen fra forrige Aar henlægges til næste Aar.

Til Generalforsamlingen forelaa der Forslag fra Bestyrelsen om Udvidelse af Aktiekapitalen fra 1½ til 2½ Mill. Kr. Efter Vedtægten er Aktiekapitalen 1 Mill. Kr. For at kunne foretage den nødvendige Modernisering af Værftet blev der i 1937 givet Tilladelse til at udvide med ½ Mill. Kr. til 1½ Mill. Den nu foreslaaede Millionudvidelse af Aktiekapitalen sker for at kunne imødegaa alle Eventualiteter. Man har, udtalte Skibsreder Lauritzen, maattet købe mange Materialer, der skal betales kontant og er dyre, og da Værftet ikke har kunnet faa de nødvendige Penge fra sin Bankforbindelse, er det paakrævet at skaffe dem ad anden Vej. Værftet er nu maskinelt paa Højde med alle Krav, og det er kendt for godt og solidt Haandværk.

Bestyrelsen fik derefter Bemyndigelse til, naar det skønnes nødvendigt, at udvide Aktiekapitalen med den ønskede 1 Mill. Kr.

Skal de finske Sømandshjem lukkes?

Saadan spørges der i den finske Sømandsmissions Blad. Men det maa ikke ske.

Vi maa prøve efter Evne at give Bidrag ogsaa til dette Hjælpearbejde. Det betyder saa meget for Sømandene at have et Sted at ty hen, og er dette Tilfældet i Fredstid, hvor meget mere saa ikke i en Krigstid.

Den finske Sømandsmissions 21 Stationer i Hjemlandet og i fremmed Havn besøges aarligt af ca. 125,000 Søfolk, og vi, der har arbejdet blandt finske Sømand, véd med hvilken Taknemlighed Sømandsmissionens Arbejde bliver mødt.

Vi maa alle hjælpe med. I Løbet af fire Dage er der indgaaet næsten 2000 Kr., og de første 1000 Kr. er afsendt. Vi haaber, at mange Bidrag vil følge efter.

Gaver modtages paa Giro 3300, indenlandsk Sømandsmission, Nordborggade 4, København Ø., og Bidragsliste offentliggøres i Sømandsmissionens Blad »Redningsbaanden«.

Fr. Vilh. Eilschou-Holm,

Sekretær i Indenlandsk Sømandsmission, Sømandspræst.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Fragtmarkedet i den forløbne Uge har været præget af almindelig Tilbageholdenhed saavel blandt Redere som Befragtere paa Grund af den skærpede politiske Situation, og kun et begrænset Antal Forretninger, for hvilket Niveaue gennemgaaende har ligget lavere, er kommet i Stand.

Fra River Plate er foretaget enkelte Befragtninger, og Forretning fra Uge River til Antwerpen er afsluttet til \$27.50/28.- Ladninger til U.K. gentog 140/-, men iøvrigt var der ikke større Interesse for Ladninger til europæiske Destinationer. Til Northern Range noteredes en Del Ordre, og der indikeredes herfor \$9.50/10.- Option Canada \$11.50/\$12.-.

De nordamerikanske Markeder noterede en Del forskelligartet Beskæftigelse. Kulraterne til Sydamerika blev noget lavere, og der sluttedes et Par neutrale Baade til Rio de Janeiro til \$9.75, hvilket kan gentages. Der var forskellige Ordre paa netcharter til europæiske Destinationer, og for 250.000 cbft. baale Baad indikeredes 35 cents fra 1/3 Pladser North Hatteras til Antwerp/Rotterdam. Fra New York til Genoa var Befragterne interesseret i enhver Størrelse Tonnage for rails, fo hvilket der indikeredes \$18, ligesom det kan nævnes, at der søgtes Tonnage for Staal, fra New York til Marseilles. — For Sulphur fra U.S. Gulf til Vestaustralien var Befragterne fortsat interesseret i Tonnage for prompt og senere Afskibning, og der indikeredes for disse Forretninger omkring \$16.-.

Fra Vestindien er der i Ugens Løb gjort flere Forretninger for Sukker, men gennemgaaende til lavere Rater. Neutral 4500 tonner sluttedes San Domingo/Casablanca til \$18.- Option Nantes til \$20.-, og fra Cuba til Dunkirk betaltes \$24.- ogsaa for neutral Tonnage. Der vises Interesse for yderligere Tonnage til ovennævnte Rater. Til U.K. noteres stadig flere Ordre, og Befragterne indikerer 120/- til W.C.U.K., men det er sandsynligt, at denne Rate kan forbedres.

Pacifikystmarkederne har i den forløbne Uge lig-

get fast, og i de forskellige Retninger noteres den sidste Tids Rater.

Østens Markeder er fortsat faste med mange Ordre, men Rederne viser en udpræget afventende Holdning. Saigon Risbefragterne søgte fortsat Tonnage til europæiske Destinationer saavel som til Cuba/West Indies, men tilsyneladende uden at være i Stand til at tiltrække Redernes Interesse.

Indien viser fortsat Interesse for Tonnage til europæiske Destinationer for olieholdigt Materiale, ligesom der skal være sluttet Tonnage for lokale Salt- og Kulordre uden at nærmere Detailler dog foreligger.

Fra Australien sluttedes Tonnage til Northern Range til \$17.-, og for Hvede til Shanghai gentoges 60/-.

De europæiske Markeder har i Ugens Løb ligget roligt, og en afventende Holdning gjorde sig her særlig stærkt gældende.

Middelhavsmarkedet laa fast, og der noteredes adskillige Kulordre til den sidste Tids Rateniveau, men kun faa Forretninger rapporteres afsluttet.

Der har i Ugens Løb været stor Efterspørgsel efter Timechartetonnage, men uden at nævneværdig Forretning tilsyneladende er kommet i Stand. For større moderne Motorskibe i West Indies/Canadian Fart ligger Raten omkring \$5.50, hvorimod der for Rundture til neutralt Europa kan opnaas noget mere. For mindre Tonnage i West India Farten opretholdtes den sidste Tids Niveau til omkring \$4.50/4.75 for 3000 Tonnere. For neutral 4000 Tonner bydes \$6.- for transatlantisk Rundtur med Levering og Tilbagelevering neutral europæisk Havn, ligesom det kan nævnes, at der for 9000 Tons 10 Knobs Motorskib bydes \$5.25 for 5/6 months neutral trading.

Hvorledes den fremtidige Udvikling paa de forskellige Markeder vil forme sig, gør de sidste Dages Udvikling det umuligt at udtale sig nærmere om.

Amerikansk Skibssalg til England

Skibsfartskommissionen meddeler, at den har tiltraadt, at Newtax Steamship Corporation til det engelske Firma Sir William Reardon Smith and Sons sælger Skibene »Texas Banker«, »Texas Trader« og »Texas Ranger« Hver af Skibenes Tonnage ligger omkring 2,600.

Hannevig Sagen

Det norske Udenrigsdepartement meddeler, at den kendte Hannevig-Sag nu er kommet ind i et nyt Stadium. Den amerikanske Regering er gaaet med til at afgøre Twisten ved Voldgift, idet den indankes for »Court of Claims«. Det gælder Skibsreder Hannevigs Erstatningskrav paa den amerikanske Regering, fordi Amerika rekvirerede en Række af hans Skibskontrakter og hans store amerikanske Skibsværfter under forrige Verdenskrig. Kravene er nu 69.9 Mill. norske Kroner, hvoraf 36 Mill. Kr. er Renter. Parterne skal afgive tre Procedurer hver, og hvis Enighed ikke opnaas, vil Sagen gaa til »Court of Claims« efter seks Maaneders Forløb.

Svenske Skibe man ikke sejle uden Tilladelse

En ny Lov, der er traaet i Kraft fra 1. April, forbyder samtlige svenske Skibe paa over 350 Tons for Fremtiden at forlade deres Havn, medmindre der er givet Tilladelse af Søfartskommissionen.

Paravaner til norske Skibe

Visse norske Skibsredere overvejer at gaa til Indførelse af Paravaner. Man har sikret sig Licens til Bygning af Paravaner efter Vickers britiske System.

Norges Rederforbund har siden Efteraaret interesseret sig for denne Sag og har ogsaa rettet Henvendelse til Handelsdepartementet derom. Imidlertid er Anskaffelsen af Paravaner ret bekostelig, idet et Sæt vil komme paa 25—30,000 Kr., og med Montering og andre Udgifter kommer de samlede Anskaffelsesomkostninger op paa 40—50,000 Kr. Anskaffelsen af Paravanerne er foreløbig frivillig for det enkelte Rederi.

Den norske Søoverenskomst vedtaget

Rigsrådgivningsmanden i Oslo har fremsat Forslag til en Fornyelse af Krigsrisikooverenskomsten mellem Rederforbundet, Arbejdsgiverforeningen og Norsk Sømandsforbund.

Forslaget til Overenskomst om Krigsrisikotillæget er vedtaget af begge Parter. Den nye Aftale, der løber med en Maanedes Opsigelse, gaar ud paa, at Tillægssatserne for Zone A (Fart paa England, Frankrig, Tyskland, Holland, Belgien og Eire) forhøjes fra 200 til 300 pCt. For Sejlads i Middelhavet er der fastsat 100 pCt. Tillæg. Tillæget paa 200 pCt. for Sejlads i Østersøen under Krigen i Finland ombyttes med 100 pCt. Tillæg, efter at der er blevet indgaaet Fred mellem Sovjetunionen og Finland.

Frederikshavn-Hundested Ruten

Direktør Pedersen, Grenaa-Hundested-Overfarten, udtaler til Vendsyssel Tidende, at den paatænkte Færgerute Frederikshavn—Hundested antagelig kan anbes, saa snart Rutebaaden »Djursland«, der i Øjeblikket ligger til Reparation ved Aalborg Skibsværft, er færdig. Foreløbig er Ruten beregnet til Overførsel af Fiskobiler fra de vendsysseliske Fiskepladser, og antagelig vil Ruten blive befaret hvert andet Døgn.

Paa et Spørgsmaal, om Grenaa—Hundested Færgefart har til Hensigt at søge at købe Rutebaaden »Peder Wessel« fra Frederikshavn—Larvik-Ruten, udtaler Direktøren, at man haaber at kunne skaffe den fornødne Kapital, men det drejer sig om 1.2 Mill. Kr., der staar forud for den danske Prioritet i Skibet paa 300,000 Kr. Saafremt »Peder Wessel« overtages er det Meningen, hvis det anses økonomisk forsvarligt at opretholde Ruten Frederikshavn—Larvik med »Peder Wessel«.

Kollisionen med Kulkranen

Ved Vestre Landsrets Dom blev Rederiet Elder Dempster Lines Ltd. i Liverpool dømt til at betale en Erstatning paa 27,650 Kr. til Aarhus Kulkompagni samt 43,424 Kr. til Kulkompagniets Forsikringselskab, Johs. Frimodt,

København, i Anledning af, at Rederiets Damper »Bassa« ved Udsejling fra Aarhus Havns Østkaj kolliderede med Kulkompagniets store Kulkran, hvorved der skete betydelig Skade. I Sagsomkostninger skal Rederiet betale 1200 Kr. til Kulkompagniet og 2500Kr. til Forsikringsselskabet.

Falsterbo Sejlrenden skal udbygges

Den svenske Regering har ansøgt Rigsdagen om en Til-lægsbevilling paa 19 Mill. Kr. til den nye Falsterbo-Sejlrrende og til Udbygning af Sejlrenden gennem Kaimarsund. Falsterbo-Sejlrenden skal have en Dybde af 7.3 Meter ved normal Vandstand og menes at ville kunne aabnes for Trafikken i første Halvdel af Oktober 1940. Sejlrenden menes at ville være helt færdig i Begyndelsen af December i Aar. Omkostningerne til Sejlrenden beregnes til ca. 15 Mill. Kr. Sejlrenden gennem Kalmarsund har for Øjeblikket en Dybde paa 6.4 Meter og foreslaas nu udbygget til 8 Meter, hvortil der beregnes et Beløb paa 4 Mill. Kroner.

Belgiens Handelsflaade

Rapporten angaaende Trafikkvæsenets Budget behandler ogsaa Spørgsmaalet om den belgiske Handelsflaade. Rapporten henviser til, at den belgiske Handelsflaade fra Januar 1914 til 1939 kun er vokset fra 350,000 Tons til 365,000 Tons. Krigstabet var 9.5 pCt. af Bruttotonnagen. Da kun 3.8 pCt. af de Skibe, der besejler belgiske Havne, fører belgisk Flag, opfordres Regeringen til en mere aktiv Politik paa dette Omraade. Transportforbindelserne med Belgisk Kongo skulde aarligt kunne transportere 2,000,000 Tons mere, hvilket vilde kræve 350,000 Tons Skibsrum mere. De belgiske Værfter kan bygge omkring 77,000 Tons Skibsrum aarligt. Hvad angik Købet af Skibe fra »United States Line«, var denne Handel ikke fordelagtig for de belgiske Købere, men disse Skibe var dog ikke blevet erhvervet til en Pris under deres Værdi.

Fuldsvejst 18.000 Dwt. Tank-Dampskib

Rederiet U. S. Atlantic Raffineri satte i Slutningen af 1939 Tank-Dampskibet »E. J. Henry« i Fart. Dette, som er bygget af Sun Shipbuilding Co., er bemærkelsesværdigt ved at være fuldsvejst.

Skibet har følgende Hoveddata:

Længde mellem Perpendikulærer 158.8 m, Bredde paa Spant 21.34 m, Sidehøjde 12.19 m, Dybgang 8.99 m, Vægt udrustet, men uden Brændsel, Vand og Forbrugsgods 5,898 t., Tonnage 18,000 d.w.

I Stedet for det i Tankskibe ellers anvendte Isherwood's System uden Knæplader er man gaaet over til Knæforbindelser, idet hvert Langspant er forbundet med hvert Tank-skod ved paasvejste Knæ, hvorved der opnaas Mulighed for ens Afstand mellem Pladespanterne. (Som bekendt kræver Isherwood's System i hver Tankcelle tre Pladespanter, hvoraf de to staar nærmere ved Skodderne, saa at der bliver større Afstand mellem selve Pladespanterne). Paa denne Maade er det blevet muligt at formindske Antallet af Pladespanter pr. Celle fra tre til to, uden at Skodafstanden ændres.

Endvidere spores de ved Isherwood's System nødvendige Forstærkningsplader, der over hele Yderklædningen udfor hvert Skod danner en Dragerflange for dette. Yderklædningen kan da uden Afbrydelse over hele den midtskibs Længde være lige tyk og Skibsmodstanden formindskes ved, at det til Antallet af Skodder svarende dobbelte Antal tværskibs staaende Kanter af Forstærkningspladerne bortfalder.

Samme Virkning har det, at Stødkanterne ved de forreste og agterste Yderklædningsplader heller ikke findes ved dette Skib, der er det første, hvor ogsaa disse er svejst.

Vægtbesparelsen ved Svejsning i Stedet for Nitning opgøres til 600 t, hvori dog er indbefattet 8 t ved Anvendelse af svejste Enkeltdele, som ellers udføres af Staalstøbegods.

Maskineriet bestaar af 2 Stk. Babcock & Wilcox Kelder, hver med 322 m² Hedeflade, 109.4 m² Overhedeplade, 241 m² Luftvarmerflade og Ydeevne 10.13 t Damp/h af 28 ato ved 488 Gr. C, samt af en Damp turbine, som ved 3,600 Omd/min leverer 5,000 AHK. Denne er direkte koblet til en 2,300 V × 4,200 kW Generator, der afgiver 350 kW til Hjælpemaskineriet og 3,850 til Drivskruemotoren, som gør 90 Omd/min. Alt Hjælpemaskineri arbejder med 440 V Vekselstrøm, der ved Land leveres af den ene af de to Hjælp-Turbogeneratorer.

Skibets Lastepumpesystem betjenes af Worthington's Centrifugalpumper, som i Løbet af 10½ Time kan tømme hele Lasten.

Modernisering af ældre Skibsdampmaskiner

For nogle Aar siden foretog adskillige europæiske Rederier en Modernisering af ældre Skibsdampmaskiner ved at erstatte HT Cylinder og den tilhørende Fladglider med en ny HT Cylinder, forsynet med Lentz's Dampfordelingsventiler og ved samtidig Indbygning af Overheder eller Forøgelse af den hidtidige Overheders Kapacitet.

Denne Ombygning, som benævnes »Lentzificering«, gav gode Resultater og er nu blevet iværksat af forskellige amerikanske Rederier for at gøre deres ældre Skibe mere konkurrencedygtige overfor den Række moderne Skibe, som nu bygges ifølge U. S. A. Skibsfartskommissions Program.

En af disse Moderniseringer er nu foretaget i S/S »Ernest T. Weir«, hvor Damptemperaturen er blevet hævet til 325 Gr. C. og Brændselsforbruget nedsat med 18 Procent.

Salg til Skibsproviantering

Fra det erhvervsøkonomiske Raad har Komitéen modtaget Meddelelse om, at Salg af brændt, uformalet Kaffe — uanset Prgf. 10 i Handelsministeriets Bekendtgørelse af 29. Februar 1940 om Rationering af Kaffe og Te — indtil videre vil kunne finde Sted, hvor det drejer sig om Salg til Proviantering af Skibe.

Det forenede Bugerselskab

Det forenede Bugerselskab har afholdt ordinær Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Overretssagfører Paul G. Cohn, aflagde Beretning og fremlagde Regnskabet.

Første Halvaar af 1939 forløb med en tilfredsstillende Omsætning saavel i Bugsering som i Vandsalg, Reparationsudgifterne var stadig stigende.

I Sommerens Løb fik Selskabet at mærke de urolige politiske Forhold, idet Antallet af Turistaade gik betydeligt ned.

Krigens Udbrud blev overordentlig føleligt for Selskabet. Det medførte, at en Række store Skibe, som Selskabet havde regelmæssigt Arbejde for, ganske ophørte at besejle Havnen. Samtidig steg alle Udgifterne yderligere, bl. a. til Assurance, Olie, Stores og ganske særlig til Kul. Dette har medført, at Selskabet har maattet ændre sine Takster, men en Forhøjelse af disse kommer altid bag-efter.

De stærkt stigende Reparationsomkostninger, som man ikke kan vente vil gaa væsentligt ned i en uoverskuelig Fremtid, gør det nødvendigt for Bugerselskabet, naar Forholdene maatte gøre det muligt, at udskille de ældre Baa-de og anskaffe nye i Stedet. Dette vil imidlertid kræve større kontante Beløb, og det er Selskabets Haab, at de meget betydelige Skatter, som for Tiden er en Hindring herfor, snart igen maa komme ned paa et Niveau, der muliggør, at Selskabet kan gennemføre sit Nybygnings-program.

De nævnte Forhold, herunder den meget betydelige Skat, har bevirket, at Aarets Resultat ikke kan betragtes som tilfredsstillende. Dets Overskud har, inklusive Overførsel fra 1938, 2195 Kr. 24 Øre, andraget 78,138 Kr. 76 Øre, der foreslaas anvendt som følger: Afskrivning paa Baa-de og Inventar 19,250 Kr., Henlæggelse til Ekstra Reservefond 21,374 Kr., 6 pCt. Udbytte samt Tantième 34,154 Kr. 68 Øre, Overførsel til 1940 3360 Kr. 8 Øre.

Hvad det kommende Aar angaar, er det umuligt for Selskabet at udtale noget som helst. Medens Januar og første Del af Februar forløb tilfredsstillende, har den resterende Del af den forløbne Tid gennem den strenge I-vinter bevirket noget mindre Trafik paa Havnen.

Generalforsamlingen gav Decharge for Regnskabet og genvælgte Overretssagfører P. G. Cohn til Bestyrelsen samt godkendte Valget af Konsul O. H. Barentzen, med hvem Bestyrelsen havde suppleret sig.

Fiskekutteren »Aksel Schou« savnet

Myndighederne har i den senere Tid foretaget resultatløs Eftersøgning af Fiskekutteren F. N. 202 »Aksel Schou« af Frederikshavn, der ikke er set eller hørt siden den den 7. Marts gik paa Fiskeri, og man nærer alvorlig Ængstelse for Kutterens Skæbne. Besætningen paa Kutteren bestaar af 4 Mand, nemlig Skipper Otto Mathiasen, dennes Broder William C. Mathiasen og Georg Ludvig Olsen, alle Frederikshavn, samt Børge Karl Olsen, København.

Brugte Jernkæder købes.

Til Brug ved Fortøjning af Sømærker købes brugt Kæde i Førlighed mellem $\frac{1}{2}$ " og $1\frac{3}{4}$ ".
Tilbud med Oplysning om Kvalitet, Dimensioner og Pris pr. kg indsendes til Fyrdirektoratet, Overgaden o. Vandet 60, København K.

Forfremmelser i Havnevæsenet

Brofoged *H. N. Anthonisen* ved Langebro har fra 1. April overtaget Stillingen som Overformand efter Overformand *Wegeberg*, der af Helbredshensyn er afgaaet med Pension. Havneassistent *J. A. Nielsen*, Sdr. Frihavn, er fra samme Dato udnævnt til Brofoged paa Langebro, og Havneassistent *Holland Andersen*, Refshaleøen, har overtaget Tjenesten i Frihavnen. Endelig er Styrmænd *S. H. Nielsen*, tidligere i Rederiet »*Torm*«, blevet ansat som Havneassistent af 2. Grad med Tjeneste paa Refshaleøen.

Alaskas Produktion og Handel i 1939

Værdien af Alaskas samlede Ind- og Udførsel i 1939 er i Følge statistiske Oplysninger fra Toldvæsenet opgjort til 107,3 Mill. Dollars mod 121,1 Mill. Dollars i 1938. Handelen foregaa hovedsagelig med De forenede Stater. Udførselen af Fisk og Fiskeprodukter heløb sig i 1939 til en Værdi af 35,9 Mill. Dollars mod 44,9 Mill. i 1938. Heraf udgjorde Udførselen af Laksekonserves henholdsvis 30 og 38,6 Mill. Dollars.

Produktionen af Guld havde i 1939 en Værdi af 20 Mill. Dollars mod 21,3 Mill. Dollars i 1938.

Udførselen af Pelsvarer udgjorde i 1939 2,5 Mill. Dollars mod 2,6 Mill. Dollars i 1939.

Ispatrouillen i Nordatlanten

Den internationale Ispatrouillettjeneste i Nordatlanten vil ogsaa i Aar blive gennemført af United States Coast Guard. Tjenesten vil blive udført af Kystvagtkutterne »*Chelan*« og »*Cayuga*« og det oceanografiske Skib »*General Greene*«, samt med Kutteren »*Pontchartrain*« som Hjælpe- og Basis. Patrouilleringen skulde begynde medio Marts og fortsætte indtil Isbjergene ikke længer danner nogen farlig Trusel mod Skibsruterne over Nordatlanten, hvilket sædvanlig vil sige indtil omkring 15. Juli.

Paa Grund af den nuværende internationale Situation og paa Grund af, at Patrouillefartøjerne kommer til at udføre Patrouilleringen i et under normale Forhold stærkt trafikeret Farvand (de store Banker), som grænser til et af de krigsforende Lande, har vedkommende amerikanske Departement offentliggjort Planen for Patrouilleringen, og samtidig udsendt Tegninger, som viser Silhuetterne af Patrouillefartøjerne. Om de tre Kystvagtkuttere »*Chelan*«, »*Cayuga*« og »*Pontchartrain*« oplyses, at de alle er 250 Fod lange og har et Displacement paa 1979 Tons. Skrog, Bro og Overbygning er malet hvide, Skorsten, Luftrør og Mast er straaugule, og Skorstenen har paa Toppen et sort Røgbaand.

»Vendila«

Dampskibsselskabet »*Vendila*« har udsendt Regnskabet ledsaget af en Beretning, hvori det hedder:

1939 begyndte som sin Forløper med elendige Fragter, senere hen kom der en Smule Bedring, saaledes at en beskedne Fortjeneste kunde indsejles og Oplægninger kunne undgaa.

Vore Skibe var som sædvanlig beskæftiget i Fart paa Afrika, Nord- og Sydamerika, Mexico, Vestindien, Europa og nogle ganske faa Trærejser paa Østersøen og Hvidehavet til Kontinentet.

Ved Krigsudbrudet i September havde vi endnu nogle faa af Skibene bundet for kortere Perioder, deres Rejse- resultater blev betydelig forringet af de stærkt stigende Udgifter. Nogle Opbringelser af et Par af Skibene forarsagede os store Tidstab og mange uforudsete Udgifter. Efter den Tid har al vor Tonnage været beskæftiget med Tilførsler til Danmark af Kul, Koks, Brødkorn og Foderstoffer. At udtale noget om Fremtidsudsigter, er under de nuværende Forhold ganske umuligt.

Vi solgte i Maj Maaned S/S »*P. Madsen*« til Tallinn; det var Meningen at anskaffe en større Raad i Stedet, men de, vi havde i Udsigt, blev trukket tilbage fra Salgsmarkedet, og til de senere forlangte Priser for Tonnage har vi ikke været Købere. Fortjenesten ved Salget af S/S »*P. Madsen*«, 125,763 Kr. 17 Øre, har vi overført direkte til Afskrivningsfondens.

Af Regnskabet ses, at Skibenes Bruttoindtægt har været godt 5 Mill. Kr. mod 3,6 Mill. Kr. Aaret forud. Da Driftsudgifterne kun er steget fra 3,180,804 Kr. til 3,778,431 Kr., fremkommer der saaledes et Driftsoverskud paa 1,309,730 Kr. mod 427,646 Kr. for foregaaende Aar.

Restaurant**Lejlighedskøb**

Landskendt Restaurant, bedste Beliggenhed i København, med stor Omsætning og god Fortjeneste er — grundet Rejse til Udlandet — til Afstaelse paa gode Betingelser for solid Mand, der disponerer over tilstrækkelig stor Egenkapital. Billet nrk. 5351 modtager Sylvester Hvid, Frederiksberggade 21, København K.

Efter Fradrag af Omkostninger m. m. og vedtægtsmæssig Henlæggelse til Afskrivningsfond 138,000 Kr., henlægges til lovmæssig Reservefond 36,715 Kr. Aktionærerne faar som meddelt 12 pCt. Udbytte og efter 80,000 Kr. Henlæggelse til Ekstra-Reservefond, bliver der 202,511 Kr. at overføre til nyt Regnskab.

Selskabets Flaade bestaar efter Salget af »*P. Madsen*« af 8 Dampere paa ialt 33,340 Tons Dødvægt, bogført til 4,6 Mill. Kr. Der er som bekendt i Aarenes Lob foretaget meget betydelige Afskrivninger paa Skibene, hvis Anskaffelsespris har været ca. 8 Mill. Kr. Selskabet har endvidere en Fonds- og Aktie- samt Bankbeholdning paa 905,000 Kr. Reserverne bestaar af Lovmæssig Reservefond 336,715 Kr., Afskrivningsfond 754,424 Kr. og Ekstra-Reservefond 614,803 Kr., tilsammen 1,7 Mill. Kr.

Hollandsk Nybygning til Svendborg

Skibsreder *A. E. Sørensen*, Svendborg, har, som tidligere omtalt, en Nybygning i Ordre ved hollandsk Værft, og denne er nu saa vidt fremme, at Søsætningen finder Sted i de nærmeste Dage.

Skibet, en Motor-Stadeskonnert, skal have Navnet »*Mogens S*« og bygges paa *J. Pattje's Scheepswaarf* »*Waterhuizen*« i Waterhuizen. Det bliver paa 400 Bruttotons og skal laste 550 Tons dw. I hele Skibets Længde forsynes det med dobbelt Bund til 150 Tons Vandballast. Det forsynes med en 4-Takts 8-cylindret 480 HK Deutsch Dieselmotor, som vil give Skibet en Fart af ca. 10 Sømil paa Last. Skibet faar to Staalmaster, forsynet med 3 Tons Losseboomme.

Apteringen indrettes i Agterskibet. Officererne faar hver sit Kammer, for det øvrige Mandskab bliver 2-Mands Kamre, der bliver særskilte Baderum for Officerer og Mandskab, og Kamrene indrettes med Centralvarme og elektrisk Lys. »*Mogens S*« kommer til at koste ca. 350,000 Kr. Skibet er anskaffet af Skibsreder *A. E. Sørensen* privat og kommer ikke ind under noget af Firmuets øvrige Rederier. Foreløbig er det Meningen, det skal gaa i hjemlig Fart og ellers hovedsagelig i Østersøfart. Skibet bygges til *Veritas* højeste Klasse og med Isforstærkning.

Dampskibsselskabet »Dania«

Dampskibsselskabet »*Dania*« fejrede 10. April 40 Aars Jubilæum. Da det stiftedes den 10. April 1900 begyndte Virksomheden med de 2 Dampere »*Lily*« og »*Mary*« og en Aktiekapital paa 200,000 Kr. Nu er Kapitalen 1,5 Mill. Kr. og Flaaden bestaar af 5 Dampere og 1 Motorskib. Selskabet stiftedes med Domicil i Esbjerg, men flyttede i 1916 sine Kontorer til København, og nu har Rederiet Dampene »*Tovelil*«, »*Cyril*«, »*Birgit*«, »*Elie*« og »*Irene Maria*« samt Motorskibet »*Bonita*«, tilsammen paa 22,300 Tons Dødvægt.

Skibsreder, Konsul *Chr. Andresen* var Medstifter af Selskabet og har været dets Leder i alle de 40 Aar, og Konsul *Andresen* har ledet Selskabet, saa det er anerkendt fra alle Sider og har naaet en fremtrædende Position.

Dødsfald

Den tidligere Direktør for Norske *Veritas*, Dr. sc. *Johannes Bruhn*, er død 72 Aar gammel.

Direktør *Bruhn* var Landmandssøn fra Jylland og uddannedes i sin Ungdom som Skibsbygger i Flensborg og Glasgow, hvor han erhvervede Doktorgraden. I 1896 blev han ansat i Lloyds Register i London, hvor han virkede til han i 1909 overtog Posten som Direktør for Norske *Veritas*, og herfra trak han sig tilbage ved dette Aars Begyndelse.

Hans Livsgerning faldt saaledes hovedsagelig i Norge, hvor han nød megen Anseelse. Han har skrevet en Række Afhandlinger vedrørende Skibskonstruktion og modtog i Tidens Løb mange Udmærkelser.

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

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.: »Skibsværftet«

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

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.: "Holmøild"
Amaliegade 36

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & 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

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

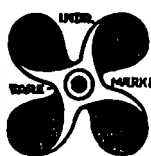
Korresponderende Reder



Hovedoplag for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47
Telefon 387
København



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere
Forlang III, Katalog

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

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

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.

56. Aargang.

København 10. April 1940.

Nr. 17.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asien* S.- og E.- Kyst samt *Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Holbarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre mod Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Holbarsabonnement. 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 *Smil (Sm)* eller Meter (m). *Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

Danmark.

1241. Fyr atter tændt.

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 8/733 1940 meddeles, at samtlige de under Marineministeriet sorterende Fyr atter er tændt og i Orden med Undtagelse af de to nedennævnte Fyr, der begge er skruet ned af Isen:

Tunø Ron paa c. 55° 57' N. 10° 29' E. og

Jery paa c. 55° 29' N. 8° 22' E.

(E. f. S. Nr. 7/825, 8/733 og 12/991 1940.)

1242. De danske Minespærringer i Sundet. Vagt- og Lodsdepotskib genudlagt.

Vagt- og Lodsdepotskibet paa c. 55° 44',₈ N. 12° 41',₁₁ E., c. 0,₆ Sm S. for Anløbspladsen c. 1³/₄ Sm S. t. E. 1/2 E. for Lys- og Klokketønden *Taarbæk Rev's* Plads, er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 5/460 1940.)

(Se Tillæg.)

I. Østersøen.

1243. Danmark. Bornholm. Rønne. Fyr atter tændt.

Fyret paa *Trindelen* Bølgebryder paa 55° 05' (45") N. 14° 41' (24") E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 6/487 1940.)

(Se Tillæg.)

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

1244. Danmark. Sundet. Vedbæk Havn. Oplysning om Fyrbelysning.

1. Det hvide, faste Fyr paa S.-Molens Hoved er atter tændt.

2. Det røde, faste Fyr paa Dækmolens Hoved tændes foreløbig ikke.

c. 55° 51' N. 12° 35' E.

(E. f. S. Nr. 7/612 1940.)

1245. **Sverige. Sundet. Malmö Redd Fyrskib genudlagt.**
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Malmö Redd* paa c. 55° 38' N. 12° 57' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 5/472 1940.)
1246. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Stenhage Fyr atter tændt.**
Stenhage Fyr paa c. 55° 06' N. 12° 13' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 14/1115 1940.)
1247. **Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib genudlagt. Halsskov Fyr slukket.**
1. Fyrskibet *Halsskov Rev* paa c. 55° 20' N. 11° 03' E. er atter udlagt paa Station.
2. *Halsskov hvide, faste Fyr* paa c. 55° 20' N. 11° 08' E. er slukket.
(E. f. S. Nr. 5/474 og 11/946 1940.)
1248. **Danmark. Store-Bælt. Lystønder genudlagt.**
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Smørstakken c. 55° 08' N. 10° 53' E. *Lohals Hage* c. 55° 09' N. 10° 54' E.
(E. f. S. Nr. 2/124 1940.)
1249. **Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lystønder genudlagt.**
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Holtserhage c. 55° 42' N. 9° 41' E. *Træskohage* c. 55° 41' N. 9° 45' E.
(E. f. S. Nr. 7/614 1940.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1250. **Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib genudlagt.**
Fyrskibet *Gilleleje Flak N.* paa c. 56° 10' N. 12° 18' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 5/478 1940.)
1251. **Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.**
Fra den 1. Maj d. A. vil der i c. 3 Maaneder blive afholdt Torpedoskydning fra Torpedostationen ved *Bramsnæsvig* (c. 55° 42',₇ N. 11° 48',₀ E.).
Skydelinien strækker sig fra Torpedostationens Brohoved i Retning 345° indtil Linien E.—W. gennem *Kongsøre Næbbe*, og er markeret ved udlagte Bøjer og Flaader. Paa Flaaderne vil der som Regel under Skydning befinde sig en Observationspost. Umiddelbart før en Torpedo affyres, vil 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° fra Torpedostationens Brohoved indtil E. for *Kongsøre Næbbe*.

NB. Marineministeriet paatager sig ikke noget som helst Erstatningsansvar for Skade, der forvoldes Fiskeres Garn og andet Materiel under Fiskeri paa det paagældende Areal.

Tidligere udstedte Bekendtgørelser vedrørende Torpedoskydning ved *Bramsøns-øen* ophæves.

(Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 161.)

- 1252. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund Fyrskib genudlagt.**
Fyrskibet *Schultz's Grund* paa c. $56^{\circ} 09' N.$ $11^{\circ} 11' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/507 1940.)
- 1253. Danmark. Kattegat. Sejero NW. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
Lys- og Fløjtetønden *Sejero NW.* paa c. $55^{\circ} 56' N.$ $11^{\circ} 03' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/506 1940.)
- 1254. Danmark. Kattegat. Leveret NW. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
Lys- og Fløjtetønden *Leveret NW.* paa c. $55^{\circ} 54' N.$ $10^{\circ} 58' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/506 1940.)
- 1255. Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller. Taagesignal atter i Orden.**
Taagesignalet fra *Røsnæs Puller* Vinkelfyr paa c. $55^{\circ} 45' N.$ $10^{\circ} 51' E.$ afgives atter normalt.
(E. f. S. Nr. 15/1131 1940.)
- 1256. Danmark. Kattegat. Moselgrund Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
Lys- og Fløjtetønden *Moselgrund* paa c. $56^{\circ} 03' N.$ $10^{\circ} 51' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/506 1940.)
- 1257. Danmark. Kattegat. Tangen NE. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
Lys- og Fløjtetønden *Tangen NE.* paa c. $56^{\circ} 40' N.$ $10^{\circ} 59' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/506 1940.)
- 1258. Danmark. Kattegat. Tangen NW. Lystønde genudlagt.**
Lystønden *Tangen NW.* paa c. $56^{\circ} 38' N.$ $10^{\circ} 34' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/506 1940.)
- 1259. Danmark. Kattegat. Frederikshavn Klokketønde genudlagt.**
Klokketønden *Frederikshavn* paa c. $57^{\circ} 25' N.$ $10^{\circ} 36' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 5/422 1940.)
- 1260. Danmark. Kattegat. Læso Trindel Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
Lys- og Fløjtetønden *Læso Trindel* paa c. $57^{\circ} 26' N.$ $11^{\circ} 16' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/506 1940.)
- 1261. Danmark. Kattegat. Kobbergrund E. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
Lys- og Fløjtetønden *Kobbergrund E.* paa c. $57^{\circ} 08' N.$ $11^{\circ} 23' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/506 1940.)
- 1262. Sverige. Kattegat. Vinga södra Lys- og Klokketønde genudlagt.**
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Lys- og Klokketønden *Vinga södra* paa c. $57^{\circ} 36' N.$ $11^{\circ} 40' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/616 1940.)

1263. (P). Sverige. Skagerrak. Hjertöfjorden—Kråkfjorden. Råbbehuvud Fyr forandres og slukkes midlertidig. Varde opføres.

(U. f. s. Nr. 14/725. Stockholm 1940.)

a) Råbbehuvud Fyr paa c. $58^{\circ} 01',8$ N. $11^{\circ} 29',0$ E. forandres saaledes, at Flam-mens Højde forøges til c. 13 m og Synsviddien til 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Under Ombygningen er Fyret slukket i c. 3 Uger fra og med den 8. April 1940 at regne.

b) Paa E.-Pynten af *Rockholmen* W. for *Herö* opføres paa $58^{\circ} 00',94$ N. $11^{\circ} 28',33$ E. en Varde, som skal være c. 3 m høj, hvid, konisk og forsynet med Topbetegnelse. Var-den og Råbbehuvud Fyr overet i c. 22° leder mellem Grundene paa begge Sider af Far-vandet fra *Hjertöfjorden* til *Råbedjupet*.

1264. (P). Sverige. Skagerrak. Fyrskib udlægges midlertidig ved Rigsgrænsen som Lodsstation.

(U. f. s. Nr. 14/779. Stockholm 1940.)

Omkring den 15. April 1940 udlægges paa c. $58^{\circ} 58',1$ N. $11^{\circ} 05',3$ E. et rødmalet Fyrskib med taarnlignende Fyrmast og Fokkemast med Gaffel og paa begge Sider af Skroget mærket „Lols“ med hvidt, for at tjene som Lodsstation for Lodsning S. paa. Fyret tændes ikke.

At Lods findes om Bord betegnes om Dagen ved Lodsflag paa Fortoppen, om Natten ved to hvide Lanterner lodret for hinanden under Gaffelen. At ingen Lods findes om Bord betegnes om Natten ved een hvid Lanterne under Gaffelen.

I usigtbart Vejr gives 4 Slag paa Klokke mindst hvert andet Minut og altid for Besvarelse af Signaler fra Skibe.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1265. (T). Holland. Zeegat van Texel. Texelstroom. Lystønde udlagt.

(B. a. Z. Nr. 73/880. 's-Gravenhage 1940.)

En sortmalet Lystønde *No. 3 a*, der viser hvidt, fast Lys, er midlertidig udlagt paa $53^{\circ} 03' 28''$ N. $4^{\circ} 53' 46''$ E. i *Texelstroom*.

Ovennævnte Lystønde og den rødnaledede Lystønde *No. 6 Burgzand* ligger omtrent i Linien *Burg* S.-lige *Taarn*—*Dijkzicht*.

1266. Holland. IJmuiden. Forbudt Omraade.

(Meddelelse fra Handelsministeriet, den 6. April 1940.)

Efter foreliggende Oplysninger er Sejlads i *hollandsk* Territorialforvand forbudt mellem Breddeparallellerne $52^{\circ} 32'$ N. og $52^{\circ} 25'$ N.

1267. (T). Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland. Instrumenter udlagt.

(B. a. Z. Nr. 70/815. 's-Gravenhage 1940.)

a) Et Instrument er midlertidig udlagt paa $52^{\circ} 00' 10''$ N. $4^{\circ} 06' 40''$ E. og afmærket med en grøn Baaketønde mærket „R. W.“.

b) Et Instrument er midlertidig udlagt paa $51^{\circ} 58' 32''$ N. $4^{\circ} 01' 42''$ E. og afmærket med en grøn Vragtønde.

1268. (T). Hollaud. Schouwenbank Lys- og Fløjtetønde inddraget.

(B. a. Z. Nr. 76/912. 's-Gravenhage 1940.)

Lys- og Fløjtetønden *Schouwenbank* paa c. $51^{\circ} 48',5$ N. $3^{\circ} 27',4$ E. samt Stations-tønden er inddraget.

(Kort Nr. 91.)

1269. Belgien. Wandelaar Fyrskib genudlægges.

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende den 30. Marts 1940.)

Fyrskibet *Wandelaar* paa $51^{\circ} 22' 01''$ N. $3^{\circ} 00' 17''$ E. genudlægges snarest muligt uden nærmere Meddelelse paa Station og den midlertidig udlagte Lys- og Fløjtetønde inddrages.

(E. f. S. Nr. 45/2986 1939).

1270. **Frankrig. Dunkerque Red. Vrag.**
(B. a. Z. Nr. 74/888. 's-Gravenhage 1940.)
Vrag, der er synlige over Vandet, men ikke afmærket, ligger sunket paa henholdsvis $51^{\circ} 03' 48''$ N. $2^{\circ} 23' 32''$ E. og $51^{\circ} 03' 37''$ N. $2^{\circ} 20' 28''$ E.
1271. **Frankrig. Dunkerque Anduvning. Dyck Fyrskib og Lys- og Fløjtetonde flyttet.**
(B. a. Z. Nr. 77/931. 's-Gravenhage 1940.)
1. Fyrskibet *Dyck* er flyttet til $51^{\circ} 01' 20''$ N. $1^{\circ} 54' 04''$ E.
2. Lys- og Fløjtetønden „*A. W.*“ er flyttet til $51^{\circ} 01' 58''$ N. $1^{\circ} 58' 50''$ E.
(E. f. S. Nr. 44/2896 1939. Kort Nr. 91.)
1272. **England. Dover Stræde—Humber. Oplysning om Lodstjeneste.**
(B. a. Z. Nr. 70/824. 's-Gravenhage 1940.)
1. Lodsstationen ved *Dungeness* paa c. $50^{\circ} 55'$ N. $0^{\circ} 58'$ E. er atter i Virksomhed og Lodsstationen i *The Downs* er nedlagt.
2. En Lodsstation er oprettet ved *North Goodwin* Fyrskib paa c. $51^{\circ} 20'$ N. $1^{\circ} 34'$ E.
3. En Lodsstation er oprettet ved *Tongue* Fyrskib paa c. $51^{\circ} 30'$ N. $1^{\circ} 23'$ E.
4. Lodsstationen ved *Sunk* Fyrskib paa c. $51^{\circ} 52'$ N. $1^{\circ} 35'$ E. er nedlagt.
5. Lodsstationen ved *Spurn* Fyrskib paa c. $53^{\circ} 34'$ N. $0^{\circ} 14'$ E. er flyttet til *Bull Fort* paa c. $53^{\circ} 34'$ N. $0^{\circ} 04'$ E.
1273. **England. Humber Anduvning. Fyrskib og Lystønde flyttet.**
(N. t. M. Nr. 799. London 1940.)
1. Fyrskibet *Humber* er flyttet c. $0,4$ Sm E. efter og ligger nu paa $53^{\circ} 33' 42''$ N. $0^{\circ} 22' 00''$ E.
2. Lystønde „*No. 1*“ er flyttet c. $0,35$ Sm S. efter og ligger nu paa $53^{\circ} 33' 02''$ N. $0^{\circ} 11' 07''$ E.
(Kort Nr. 91.)
1274. **England. Tyne Floden. Forbudt Ankerplads.**
(N. t. M. Nr. 831. London 1940.)
Der er oprettet en forbudt Ankerplads, som begrænses, som følger:
Mod Syd: En Linie i Retning 106° fra de to røde, faste Lys paa *The Tyne Commission Quay* paa $54^{\circ} 59'$ ($45''$) N. $1^{\circ} 26'$ ($45''$) W. til den modsatte Kyst.
Mod Nord: En Linie parallel med den S.-lige Grænse og $0,2$ Sm N. for denne.
1275. **Skotland. Firth of Forth. Isle of May. Taagesignal oprettet.**
(N. t. M. Nr. 800. London 1940.)
Paa c. $56^{\circ} 12'$ N. $2^{\circ} 34'$ W., $0,4$ Sm 325° fra *May Island* Fyr, er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver $2\frac{1}{4}$ m.
(E. f. S. Nr. 55/3677 1939. Kort Nr. 91.)
(Se Tillæg.)

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

1276. **Frankrig. Cap Gris Nez Anduvning. Forbudt Ankerplads.**
(B. a. Z. Nr. 73/879. 's-Gravenhage 1940.)
Det er forbudt at ankre eller fiske indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
a. c. $50^{\circ} 55',7$ N. $1^{\circ} 47',8$ E. (W.-lige Mole).
b. $51^{\circ} 00' 22,7$ N. $1^{\circ} 44' 50''$ E. f. $50^{\circ} 45' 00''$ N. $1^{\circ} 22' 05''$ E.
c. $50^{\circ} 57' 30''$ N. $1^{\circ} 38' 22''$ E. g. $50^{\circ} 45' 00''$ N. $1^{\circ} 31' 00''$ E.
d. $50^{\circ} 57' 30''$ N. $1^{\circ} 32' 25''$ E. h. c. $50^{\circ} 48',7$ N. $1^{\circ} 36',7$ E.
e. $50^{\circ} 51' 10''$ N. $1^{\circ} 22' 05''$ E. (*Ambleteuse* Kirke).
1277. **Engelske Kanaløer. Guernsey. St. Peter Port. Luftfyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 804. London 1940.)
Paa $49^{\circ} 26'$ ($00''$) N. $2^{\circ} 35'$ ($30''$) W., $2,57$ Sm 247° fra *St. Peter's Port* hvide Fyr med Formørkelse, er tændt et Luftfyr, der viser rødt Et-Blink hver 4^s . Flammens Højde: 113 m. Staaltaarn.
(E. f. S. Nr. 27/1997 1939.)

1278. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Port Eynon Anduvning. Vrag.
(N. t. M. Nr. 802. London 1940.)
Et Vrag ligger strandet paa c. 51° 32' N. 4° 12' W., 1,05 Sm 149° fra *Port Eynon Kirke*.
1279. England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Bar Fyrskib genudlagt.
(N. t. M. Nr. 803. London 1940.)
Bar Fyrskib paa c. 53° 32' N. 3° 19' W. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 14/1084 1940.)
1280. Orkney Øerne. Scapa Flow. Forbudt Ankerplads.
(N. t. M. Nr. 833. London 1940.)
En forbudt Ankerplads med nedennævnte Grænser er oprettet:
En Linie fra *Calf of Cava Fyr* paa c. 58° 53' N. 3° 11' W. i Retning 348° til Observationsstedet paa *Holm of Howton*, derfra 0,3 Sm i Retning 270°, derfra 1,4 Sm i Retning 168° og derfra i Retning 90° til *Calf of Cava Fyr*.
1281. Irland E.-Kyst. Hunter Rock Lys- og Klokketønde atter tændt.
(N. t. M. Nr. 805. London 1940.)
Lys- og Klokketønden *Hunter Rock* paa c. 54° 53' N. 5° 46' W. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 16/1214 1940.)
1282. Irland E.-Kyst. Strangford Lough Lys- og Fløjtetønde atter tændt.
(N. t. M. Nr. 805. London 1940.)
Lys- og Fløjtetønden *Strangford Lough* paa c. 54° 19' N. 5° 27' W. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 16/1215 1940.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1283. Frankrig. Loire Munding. Ville-ès-Martin. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 753. London 1940.)
Ville-ès-Martin Fyr paa c. 47° 15' N. 2° 14' W. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 3^s. Synsvidde: 11 Sm.
(E. f. S. Nr. 3/214 1939.)
1284. Afrika W.-Kyst. Lagos Harbour. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 814. London 1939.)
Lystønden paa c. 6° 22' N. 3° 24' E. er ombyttet med en sort Stumptønde „*Fairway*“.
1285. Afrika W.-Kyst. Forcados Floden. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 814. London 1940.)
Lys- og Fløjtetønden paa c. 5° 25' N. 5° 07' E. er ombyttet med en rød Spidstønde.
1286. Afrika W.-Kyst. Middleton Floden. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 814. London 1940.)
Lys- og Fløjtetønden paa c. 4° 32' N. 5° 33' E. er ombyttet med en sort Stumptønde.
1287. Afrika W.-Kyst. Bonny og New Calabar Floderne. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 813. London 1940.)
Lys- og Fløjtetønden paa c. 4° 15' N. 7° 04' E. er ombyttet med en rød Spidstønde „*Fairway*“.
1288. Afrika W.-Kyst. Calabar Floden. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 815. London 1940.)
a. Lys- og Fløjtetønden paa c. 4° 20' N. 8° 22' E. er ombyttet med en rød Spidstønde „*Fairway*“.

b. Lystønden „Outer reef No. 1“ paa c. $4^{\circ} 27' N.$ $8^{\circ} 23' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s .

c. Lystønden „Tom Shot No. 2“ paa c. $4^{\circ} 36' N.$ $8^{\circ} 23' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s .

1289. Afrika W.-Kyst. Rio del Rey. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 815. London 1940.)

Lys- og Fløjtetønden paa c. $4^{\circ} 20' N.$ $8^{\circ} 43' E.$ er ombyttet med en sort Stump-tønde „No. 1“.

1290. Afrika W.-Kyst. Lobito Bugt. Lystønder udlagt.

(N. t. M. Nr. 760. London 1940.)

1. En rød Lystønde, som viser rødt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa hver af følgende Pladser:

a) $0,8$ Sm 203° og b) $0,91$ Sm 96° fra Fyret paa *Harbour Master's Pier*, der ligger paa c. $12^{\circ} 20' S.$ $13^{\circ} 35' E.$

2. En rød Lystønde, som viser rødt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa $12^{\circ} 18' (30'')$ S. $13^{\circ} 36' (30'')$ E., $0,37$ Sm 90° fra *Lobito Point Fyr*.

1291. Bermudas Øerne. Castle Harbour. Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 791. London 1940.)

Det hvide Blinkfyr paa c. $32^{\circ} 21' N.$ $64^{\circ} 42' W.$ er nedlagt.

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

1292. Venezuela. Piritu Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 827. London 1940.)

Det hvide Fyr med En-Formærkelser paa c. $10^{\circ} 06' N.$ $65^{\circ} 01' W.$ er permanent nedlagt.

1293. Argentina. Rio de la Plata. Practicos Recalada Fyrskib flyttet.

(N. t. M. Nr. 783. London 1940.)

Practicos Recalada Fyrskib er flyttet c. $2\frac{1}{2}$ Sm i Retning 96° og ligger nu paa $35^{\circ} 10' (25'')$ S. $56^{\circ} 19' (00'')$ W.

(E. f. S. Nr. 3/166 1940.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1294. Gibraltar Stræde. Gibraltar. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 846. London 1940.)

En Fortøjtønde med to hvide Lys ved Siden af hinanden er udlagt paa c. $36^{\circ} 08' N.$ $5^{\circ} 22' W.$, $0,61$ Sm 270° fra Fyret paa S.-Molen.

1295. Korsika. Macinaggio. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 757. London 1940.)

Fyret paa Hovedet af E.-Molen paa c. $42^{\circ} 57' N.$ $9^{\circ} 27' E.$ er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 9^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 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° .

(E. f. S. Nr. 32/2384 1939.)

1296. (T). Ægæiske Hav. Phalconera. Fyr midlertidig slukket.

(B. a. Z. Nr. 69/807. 's-Gravenhage 1940.)

Phalconera Fyr paa c. $36^{\circ} 50' N.$ $23^{\circ} 54' E.$ er midlertidig slukket.

1297. (T). Ægæiske Hav. Polyaigos. Fyr midlertidig slukket.
(B. a. Z. Nr. 69/808. 's-Gravenhage 1940.)
Polyaigos (Polino) Fyr paa c. 36° 46',₅ N. 24° 39' E. er midlertidig slukket.
1298. (T). Kreta. Kap Khondro Kavo. Fyr midlertidig slukket.
(B. a. Z. Nr. 69/809. 's-Gravenhage 1940.)
Kap Khondro Kavo Fyr paa c. 35° 25' N. 24° 43' E. er midlertidig slukket.
1299. Rusland. Sorte Hav. Krim. Kap Tarkhan. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 792. London 1940.)
Kap Tarkhan Fyr paa c. 45° 21' N. 32° 30' E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 42^s.
1300. Rusland. Sorte Hav. Krim. Streletska Bugt. Ledefyr forandret.
(N. t. M. Nr. 812. London 1940.)
Bagfyret paa c. 44° 36' N. 33° 28' E. er forandret til at vise grønt Lys med En-Formærkelser hver 3^s.
1301. Marokko. Melilla Anduyning. Islotes Farallones. Fyr atter tændt.
(A. a. l. N. Nr. 5/160. San Fernando 1940.)
Los Farallones Fyr paa c. 35° 26' N. 2° 57' W. er atter tændt og viser normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 34/2547 1939.)

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

1302. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Khor al Amaya. Lystønder flyttet.
(N. t. M. Nr. 819. London 1940.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 7/647 1940 meddeles:
1. Sort Lystønde (a) er flyttet c. 0,₁ Sm i Retningen 147° til 1,₀₅ Sm 295° fra *Rooka Channel* ydre Forfyr, der er beliggende paa c. 29° 52' N. 48° 46' E.
2. Rød Lystønde (b) er flyttet c. 0,₆₅ Sm 155° til 0,₉₂ Sm 281° fra det i (1) nævnte Fyr.
(E. f. S. Nr. 7/647 1940.)
1303. Afrika E.-Kyst. Fransk Somaliland. Djibouti Bugt. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 818. London 1940.)
1. En Spidstønde med cylindrisk Topbetegnelse er udlagt paa 11° 37' (30") N. 43° 08' (00") E., 0,₈₃ Sm 353° fra det N.-lige Hjørne af *Marabout Mole*.
2. Lystønde „No. I“ c. 0,₇ Sm S. for (1) er malet rød.
(E. f. S. Nr. 13/1044 1940.)
1304. Afrika E.-Kyst. Fransk Somaliland. Djibouti. Forbudt Ankerplads.
(N. t. M. Nr. 761. London 1940.)
En forbudt Ankerplads med nedennævnte Grænser er oprettet:
Mod E.: En Linie fra (a) NE.-lige Spids af *H'ron Plateau* (11° 37' (30") N. 43° 09' (00") E.) 5,₄ Sm i Retning 359° til *Maskali* Fyr.
Mod W.: En Linie fra (a) i Retning 324° til Breddeparallellen 11° 43' 50" N.
Mod N.: Breddeparallellen for *Maskali* Fyr, nemlig 11° 43' 50" N.
(E. f. S. Nr. 4/348 1940.)
1305. (P). Afrika E.-Kyst. Boydu Island. Grunde. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 817. London 1940.)
Opmærksomheden henledes paa, at der paa nedennævnte Steder findes Grunde med ukendt Dybde:
a. 8° 00' (20") S. 39° 34' (00") E. c. 7° 59' (10") S. 39° 32' (10") E.
b. 7° 59' (20") S. 39° 32' (50") E.

1306. Forindien W.-Kyst. Ratnagiri Bugt. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 820. London 1940.)

1. I *Fort Fyr* paa c. 16° 59' N. 73° 16' E. er indlagt en rød Lysvinkel, saaledes at Fyret nu viser rødt Lys i Pejlinger fra 303° til 357° og hvidt Lys fra 357° til 157°.

2. Den røde Lysvinkel i Fyret c. 0,5 Sm 86° fra (1) er forandret til grøn, og Fyret viser nu grønt Lys i Pejlinger fra 20° til 45°.

1307. Malacca Stræde. Perak Floden. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 777. London 1940.)

1. En rød- og hvidtærnet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 1^s, er udlagt paa c. 4° 01' N. 100° 46' E., 3,15 Sm 166° fra *Denison Fyr*. Lystønden har en rød og hvid cylindrisk Topbetegnelse.

2. Tønden paa c. 4° 00' N. 101° 00' E., c. 0,3 Sm 252° fra Skorstenen N. for *Telok Menintam*, er inddraget.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**1308. Filippinerne. San Juanico Stræde Anduvning. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 849. London 1940.)

Hinamok Island Fyr ligger paa 11° 15' 33" N. 125° 04' 36" E., 0,1 Sm 125° fra den i Kortet angivne Plads.

1309. Filippinerne. Luzon. Manila Havneindløb. Vrag findes ikke.

(N. t. M. Nr. 822. London 1940.)

Vraget, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 14° 34' N. 120° 57' E., 0,11 Sm 238° fra Fyret paa Hovedet af *Manila W.*-lige Bølgebryder, er forgæves eftersøgt.

1310. Kina. Kiaochow Bugt. Skær.

(N. t. M. Nr. 848. London 1940.)

Et Skær i Overfladen ligger paa c. 36° 04' N. 120° 26' E., 0,1 Sm 335° fra *Tai-kung Tuo Fyr*.

1311. Korea S.-Kyst. Namhai To. Mijimoku To. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 794. London 1940.)

Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er tændt paa 34° 43' 00" N. 128° 03' 00" E. Flammens Højde: 7,3 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyret er ubevogtet.

1312. Australien. Queensland. Moreton Bugt. Oplysning om Lystønder.

(N. t. M. Nr. 762. London 1940.)

1. Lystønden paa c. 26° 52' S. 153° 11' E., c. 4,0 Sm 160° fra *Caloundra Head Fyr* viser nu grønt Et-Blink.

2. En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, er udlagt 4,1 Sm 125° fra *Caloundra Head Fyr*.

1313. New Zealand. North Island E.-Kyst. Moko Hinau Islands, Burgess Islet. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 781. London 1940.)

Ved *Burgess Islet Fyr* paa c. 35° 54' S. 175° 07' E. er oprettet et Radiofyr, som følger: Bølgelængde: 294,5 kc/s (1018,7 m). Type: A 2 Radiosignalet gives under Taage hver 6^m begyndende hver fulde Time. Signalet er:

ZLOM 1 Gang efterfulgt af M etc..	45 s.	} 55 s.
En lang Streg.	10 s.	
Gentagelse af Signalgruppen	55 s.	
Pause.	4 ^m 10 s.	

Periode 6^m

Klartvejrudsendelse: a) Fra Solnedgang til Solopgang som under Taage, b) fra Solopgang til Solnedgang hver fulde og halve Time to Udsendelser af Signalet, c) paa Anmodning.

Kaldestation: *Wellington* (ZLW) paa 500 kc/s (600 m).

1314. New Zealand. North Island E.-Kyst. Cuvier Island. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 782. London 1940.)

Paa c. 36° 26' S. 175° 47' E., 0,6 Sm 300° fra *Cuvier Island* Fyr er oprettet et Radiofyr, som følger: Bølgelængde: 294,5 kc/s (1018,7 m). Type: A 2. Radiosignalet gives under Taage hver 6^m. begyndende 2^m. efter hver fulde Time. Signalet er:

ZLOV 1 Gang efterfulgt af V etc.	45 s.	} 55 s.
En lang Streg.	10 s.	
Gentagelse af Signalgruppen	55 s.	
Pause.....	4 ^m . 10 s.	
	Periode	6 ^m .

Klartvejrudsendelse: a) 2^m. og 32^m. efter hver fulde Time to Udsendelser af Signalet fra Kl. 0600 til Solnedgang, b) fra Solnedgang til Kl. 0600 (*New Zealand Tid*) som under Taage.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**1315. British Dominions, Kolonier og franske Besiddelser. Advarsel angaaende Fyrbelysning.**

(N. t. M. Nr. 798. London 1940.)

E. f. S. Nr. 43/2873 1939 annulleres og erstattes med:

Opmærksomheden henledes paa, at Fyrbelysningen i de *britiske Dominions*, Kolonier og de *franske* Besiddelser kan være slukket, lyse med nedsat Lysstyrke eller være forandret.

XI. Bekendtgørelser m. m.**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N botyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
Bogs Nr.*England:*

- N 3079 Plans on the coast of Chile. Paso Choros. Puerto Huasco. Puerto Chanaral de las Animas. Caleta del Medio.
 N 3727 Plans in the Gulf of Thailand. Approaches to Satahib bay. Goh Sichang harbour.
 R 2197 Ceylon. Point Pedro to Delft island.
 R 3175 Antarctic regions, sheet 6.
 R 1872 Calais to River Schelde entrance.
 † 3013 Chile. Chanaral de las Aminos bay.
 † 3727 Plans in the Gulf of Siam.
 T Supplement No. 2 to China Sea Pilot, Vol. I.
 T Supplement No. 5 to North Sea Pilot, Part III.
 R 1356 Africa, West coast. Corisco bay.
 R 3803 Cuba. Ensenada de Mora to Canal Balandras.

Tillæg.

Danmark.

1316. De danske Minespærringer i Store-Bælt. Gennemsejling atter etableret.
Fyrskibe og Lystønder ved Gennemsejlingen i den *danske* Spærring i *Store-Bælts* S.-lige Del er genudlagt og Lodstjeneste etableret.
Skibe, der ønsker at passere Spærreområdet, bør N. fra passere tæt forbi det danske Vagtskib for at erholde særlig Sejlanvisning.
(E. f. S. Nr. 5/393 1940.)

1317. De danske Minespærringer i Lille-Bælt. Gennemsejling atter etableret.
Afmærkningen af Gennemsejlingen i den *danske* Spærring i *Lille-Bælt* mellem Als og Ærø er delvis etableret. Passage kan ske i sigtbart Vejr ved Dag og ved Hjælp af Lods.
Skibe, der ønsker at passere Spærringen, skal stoppe ved Vagtskibene og erholde Lods.
Gennemsejling uden Lods, ligesom Gennemsejling om Natten, er indtil videre forbudt.
(E. f. S. Nr. 5/393 1940.)

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

1318. Danmark. Lille-Bælt. Mommark Færgohavn. Fyr atter tændt.
Det røde Blinkfyrr paa Yderenden af *Mommark* Havn Dækmole paa c. 54° 56' N. 10° 03' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 15/1120 1940.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1319. Danmark. Kattegat. Samsø SE. Lushage Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Lushage Fyr slukket.
1. Lys- og Fløjtetønden *Lushage* paa c. 55° 45' N. 10° 38' E. er atter udlagt paa Station.
2. *Lushage* røde Gruppe-Blinkfyrr paa c. 55° 46' N. 10° 37' E. er slukket.
(E. f. S. Nr. 5/480 1940.)

1320. Danmark. Kattegat. Sletterhage Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Lys- og Fløjtetønden *Sletterhage* paa c. 56° 05' N. 10° 31' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/506 1940.)

1321. Danmark. Kattegat. Anholt SW. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Lys- og Fløjtetønden *Anholt SW* paa c. 56° 39' N. 11° 26' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/506 1940.)

1322. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønder genudlagt.
Lystønderne *Tyborøn Kanal A* (c. 56° 42' N. 8° 14' E.) og *Sælhundeholm Lon Nr. 1* er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/516 1940.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1323. Norge. Vestfjord. Bud. Stadtlandet. Minespæringer udlagt.

(Vick Radio den 15. April 1940.)

Minespæringer er udlagt paa følgende Steder:

I. Vestfjord.

Et Omraade, der begrænses af den norske Kyst og en Linie gennem følgende

Punkter:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 67° 24' 40" N. 14° 34' 00" E. | d. 67° 33' 55" N. 13° 51' 30" E. |
| b. 67° 27' 30" N. 14° 24' 00" E. | e. 67° 37' 55" N. 14° 02' 05" E. |
| c. 67° 28' 55" N. 14° 06' 45" E. | f. 67° 26' 20" N. 14° 38' 30" E. |

II. Bud.

Et Omraade, der begrænses af den norske Kyst og en Linie gennem følgende

Punkter:

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| a. 62° 58' 27" N. 7° 05' 30" E. | c. 63° 07' 12" N. 7° 04' 30" E. |
| b. 63° 03' 30" N. 6° 54' 00" E. | d. 62° 59' 24" N. 7° 07' 15" E. |

III. Stadtlandet.

Et Omraade, der begrænses af den norske Kyst og en Linie gennem følgende

Punkter:

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| a. 62° 11' 06" N. 5° 06' 12" E. | d. 62° 19' 30" N. 5° 05' 36" E. |
| b. 62° 09' 24" N. 5° 00' 13" E. | e. 62° 12' 00" N. 5° 09' 00" E. |
| c. 62° 12' 18" N. 4° 49' 30" E. | |

Ekstra-Tillæg.

I. Østersøen.

1324. Danmark. Rødby Havn. Havnefyrrer atter tændt.

Havnefyrrerne ved Rødby Havn paa c. 54° 39' N. 11° 21' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 5/483 1940.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1325. Danmark. Kattegat. Falske Bolsaks Lys- og Klokketønde genudlagt.

Lys- og Klokketønden Falske Bolsaks paa c. 55° 43' N. 10° 44' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 6/506 1940.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1326. Norges W.-Kyst. Skagerrak. Miner udlagt. Advarsel.

(Norddeich Radio. Seenachricht Nr. 20.)

Minespæringer er udlagt ud for alle vigtige Havne paa den norske W.-Kyst samt i Omraader i Skagerrak mellem Lindesnes, Lodbjerg og Flekkerøy, Sandneeshage. Enhver egenmægtig Ind- eller Udsejling samt Gennemsejling af de i Skagerrak spærrede Omraader udsætter for Fare for øjeblikkelig Ødelæggelse.

Langs den norske Kyst er oprettet tyske Lodsstationer, hvis Anvisninger for Indsejling til Havnene Skibene i egen Interesse maa følge.

Gennemsejlingsmuligheder for den fredelige Skibsfart gennem spærret Omraade i Skagerrak vil senere blive fremskaffet og offentliggjort.

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.
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«



KØBENHAVN 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
Armatur
Pumper
Ventilatorer
etc.



Medlemsliste

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 16

TORS DAG 18. APRIL 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

I SAMME BAAD

Hvis vi nogensinde har kunnet sige, at vi alle er i samme Baad, er det nu. De Begivenheder, der har rystet os, maa svejse alle Danske sammen, fjerne de Uenigheder, der ellers kan skille os. Store sociale Forskelligheder har der ikke eksisteret i Danmark i den sidste Menneskealder — nu mindre end nogensinde. Værdigt maa vi søge at komme gennem de svære Tider, til Lyset igen afløser Mørket, her og i den øvrige Verden, vi er eet Folk og for Danmarks Fremtid maa vi bringe ethvert Offer. Det er alene den, det gælder.

De faldt for deres Land.

Krigsministeriet meddeler:

I trofast Pligtopfyldelse er nedennævnte danske Soldater faldne under Begivenhederne den 9. April 1940:

Løjtnant af Reserven *V. Godtfredsen* ved Jydske Flyverafdeling. — Faldet ved Værløse.

Sekondløjtnant *G. F. Brodersen*, ved Jydske Flyverafdeling. — Faldet ved Værløse.

Sergent *C. H. Vous*, Kædeby, ved 16. Bataillons 4. Kompagni. — Faldet ved Hokkerup.

Kornet *K. Vesterby*, Aalborg, ved 2. Regiments Kanonkompagni. — Faldet ved Haderslev.

De Menige:

780 *N. M. Schmidt*, Hoddeskov pr. Mølby, ved 3. Bataillons 4. Kompagni. — Faldet ved Haderslev.

327 *B. C. Poulsen*, Middelfart, ved 4. Bataillons 4. Kompagni. — Faldet ved Bjergskov ved Søgaard.

410 *F. P. K. Nielsen*, Fruens Bøge, ved 4. Bataillons 2. Kompagni. — Faldet ved Sdr. Hostrup.

731 *P. J. Andersen*, Skovsby pr. Skalbjerger, ved 4. Bataillons 4. Kompagni. — Faldet ved Bredevad.

724 *P. Søgaard*, Odense, ved 4. Bataillons 4. Kompagni. — Faldet ved Bredevad.

72 *C. G. Jørgensen*, Sølsted pr. Glamsbjerg, ved 4. Bataillons 3. Kompagni. — Faldet ved Lundtoftbjerg.

108 *O. Hansen*, Bøgeskov pr. Videbæk, ved 2. Regiments Kanonkompagni. — Faldet ved Haderslev.

305 *H. Hansen*, Kerteminde, ved 2. Regiments Kanonkompagni. — Faldet ved Haderslev.

584 *J. Jørgensen*, Valby, ved 2. Fodfolkspionerbataillons Afværgekompani. — Faldet ved Kværns.

I skal ikke blive glemt.

DE DANSKE SKIBE

Handelsministeriet meddelte sidste Onsdag Aften: I Forbindelse med Handelsministeriets Meddelelse af 9. April om Forbud mod, at Skibe afsejler fra dansk til fremmed Havn, oplyses, at der er givet Tilladelse til, at følgende Skibe nu maa afsejle:

- 1) Indenrigske Færger, Post- og Passagerskibe.
- 2) Skibe bestemt til tyske Havne.
- 3) Tyske Skibe.

Al anden Skibstrafik, saavel indenrigsk som udenrigsk, herunder Paketfart, er indtil videre strengt forbudt.

Handelsministeriet meddeler i Forbindelse med Meddelelse af 10. d. M.

Alle Skibe og Fartøjer i Fart mellem danske Havne

og mellem danske og tyske Havne maa sejle. Al anden udenrigsk Skibstrafik er stadig forbudt.

Handelsministeriet meddelte 10. April:

Danske Skibe opfordres til at søge ind til neutrale Havne. Skibe i Middelhavet skal, saa vidt muligt, søge til italienske eller spanske Havne.

BUDSKABET TIL DET DANSKE FOLK

Statsminister *Stauning* har udsendt følgende:

Den Tilstand, som er tilvejebragt i vort Land ved tyske Troppers Besættelse, har skabt hidtil ukendte Forhold for Befolkningen og Pligter, som nu maa opfyldes. Det er nødvendigt, at hver enkelt Borger bevarer Tavshed angaaende den tyske Værnemagt. Hvis nogen faar Oplysninger eller hører Rygter om dens Dispositioner eller Bevægelser, saa er Tavshed den rigtige Optræden. Hvis der handles anderledes, kan det medføre Fare og Skade baade for den, der taler, og for andre i Landet.

Iøvrigt gælder det om dette og om mange andre Forhold, at der verserer talrige Rygter, som oftest savner Bund i Virkeligheden. Det vil være sikrest at afholde sig fra at bringe Rygter videre.

Tiden nødvendiggør forskellige Paabud, Anordninger og Anvisninger, givne af kompetente Myndigheder. Det maa tilraades enhver at rette sig efter givne Anvisninger. Det letter Forholdene for alle, naar Villighed dertil udvises, og det modsatte kan faa ubehagelige Følger.

Det gælder saavel i Handlinger som i Forstaaelse, at alle Landets Borgere maa indordne sig under de Krav og Vilkaar, der nu foreligger. Overfor de fremmede Tropper, som befinder sig her, bør der udvises korrekt Optræden lige langt fra Udæskning og dens Modsætning. Rolig og værdig Optræden er, hvad Tiden kræver.

Den nærmeste Tid vil kræve Omlægninger i de tilvante Livsforhold, baade i Arbejde, i Forsyning og i Næringsliv. Alt skal tilpasses de stærkt ændrede Vilkaar, og her maa der kunne regnes med hele Befolkningens Forstaaelse og Hjælp.

Regeringen vil stræbe efter at tilrettelægge Forholdene saa godt, som Tiden tillader det, og stoler til Gengæld paa Borgernes Hjælp og Bistand.

Det gælder Landets Vel og Folkets Fremtid.

FRAGTRATETALLET

Fragtratetallet for Marts Maaned, viser en Opgang paa 92 Points i Forhold til foregaaende Maaned.

Det blev for Marts 655 mod 563 for Februar. Ratetallet er udregnet med 1935 som Basis, sat til 100.

Statistisk Departement, der udregner Tallet, tilføjer som ved tidligere Beregninger under Krigen, at Ratetallet paa Grund af de ekstraordinære Forhold kun med Tilnærmelse kan tages som Udtryk for Fragtniveauets Højde.

I de Fragsatser, der indgaar i Beregningen, er samtlige Udgifter herunder ogsaa til Krigsforsikring, indbefattet.

»ARGENTINA«

Et nyt trist Krigsforlis maa formodes at have fundet Sted:

D. F. D. S. udsendte forleden følgende:

Det Forenede Dampskibsselskab beklager at maatte

meddele, at der er Grund til at nære Ængstelse for Motorskibet »Argentina«s Skæbne.

M./S. »Argentina« afgik fra København den 13. Marts i Ballast til Sydamerika. Den 17. Marts om Aftenen havde det Radioforbindelse med dansk Kyststation, og skønt det derefter har været forsøgt, har det dog ikke været muligt senere at komme i Forbindelse med Skibet, som ikke er ankommet til den Plads, hvor det skulde komplettere sin Brændselsbeholdning undervejs. Det er heller ikke siden under nogen Form blevet rapporteret fra andre Skibe.

M./S. »Argentina« førtes af Kaptajn E. Poulsen, og Besætningen bestod af ialt 33 Personer, hvis Paarørende er blevet underrettet direkte af Det Forenede Dampskibsselskab, inden denne Meddelelse blev udsendt.

Motorskibet »Argentina« hørte til Det Forenede Flaade af store oceangaende Fragtskibe og har gennem flere Aar sejlet i Fragtart paa Sydamerika.

Skibet var bygget i 1921 ved Københavns Flydedok og hed oprindeligt »Polarhavet«. Det blev bygget til Dampskibsselskabet »Atlantehavet«, der nu ikke eksisterer mere, og fra hvem Det Forenede overtog Skibet.

Det havde en Længde af 378 Fod og en Dødvægttonnage paa næsten 8600 Tons.

Kaptajn *Einer Poulsen*, der førte »Argentina«, var 55 Aar gammel. Han var født i Orhoved, hvor Faderen var Stationsforstander. Som 15aarig kom han til Søs med forskellige Sejlskibe, og efter at han havde gaaet paa Navigationsskolen i København, tog han 1905 og 1906 Styrmandseksamens første og anden Del.

Aaret efter kom han ind i Det Forenede som Styrmand paa Damperen »Rita«. 1915 forfremmedes han til Førstestyrmand og sejlede som saadan med andre af Selskabets Skibe, indtil han for 4 Aar siden blev Fører, først i Damperne »Yrsa« og »Olaf« og derpaa om Bord i det første af Selskabets nye Middelhavsbaade, M./S. »Marokko«.

Ogsaa i den forrige Verdenskrig sejlede Kaptajn Poulsen paa Farezonen, var med til at redde en græsk Skibsbesætning, der var forlist ved Kap Finisterre.

»LARS KRUSE« SAGEN

Angaaende den danske Damper »Lars Kruse«, har der verseret en Sag der drejede sig om Spørgsmaalet: Current rate for Propslastning i Makslahl. Nu meddeler Nordisk Skibsrederforening, at Åbo Hovrätt i Februar har stadfæstet Rådhusrättens Dom i Sagen, og paalagt Modparten at betale Omkostningerne. Dommen kan efter almindelige Procesregler ikke appelleres til Højesteret, og Foreningens Advokater oplyser, at de ikke tror Modparten under de nuværende Forhold i Finland vil forsøge paa at faa udvirket særlig Tilalelse til at appellere Dommen til højeste Instans.

Advokaterne mener, at Hovrättens Standpunkt med Sikkerhed kan ventes at ville paavirke Højesteret i to analoge Sager, som allerede er indbragt for denne Domstol. Det synes at fremgaa af Foreningens Advokaters Meddelelse, at Retssagers Behandling fortsættes i Finland, selv om man sikkert maa regne med Udsættelser og Vanskeligheder som Følge af Forholdene.

Et af de andre Rederier for hvem Foreningen har lignende Sager, har foreslaaet at rette Henvendelse til Stevedorfirmaet og anmode om at opgøre de udestaaende Disputer saaledes, at man frigiver de Beløb, som var deponeret, medens Rederiet paa sin Side gaar med paa, at betale disse Beløb til Røde Kors. Foreningen forsøger nu at ordne Sagerne paa disse Betingelser.

DEN ITALIENSKE SKIBSFART

Til bedre Udvikling af den italienske Handelstrafik med de mellem- og sydamerikanske Stater, er der blevet stillet de hurtiggaaende Motorskibe »Neptunia«

og »Oceania« til Raadighed for Skibsfartsselskabet »Italia«. Skibene, der er byggede specielt til Sejlsads i de varme Zoner, er moderne transatlantiske Luksus-skibe. Den 3. Oceandamper i denne Trafik, der finder Sted 3 Gange om Ugen mellem Italien og Brasilien — La Plata er »Conte Grande«. Damperne »Roma« og »Augustus« indsættes paa Linien fra Triest til New York og supplerer den af Damperne »Rex« og »Conte di Savoia« udførte Tjeneste med 4 Afsejlinger om Muaneden fra italienske Havne til Nordamerika.

DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Forleden Dag udsendte det statistiske Departement sit Tabelværk over Danmarks Vareomsætning med Udlandet i 1938. I Modsætning til de tidligere Aargange bygger det nye Tabelværk paa Specialhandelsprincipet, saaledes at Tallene for Importen omfatter Indførselen af Varer til Forbrug eller Forarbejdning her i Landet, og Eksporten bestaar af Varer, der er fremstillet her i Landet. Transithandelen er saaledes ikke medtaget i den almindelige Oversigt. Desuden adskiller det nye Tabelværk sig fra sine Forgængere derved, at man for en Række Varers Vedkommende har faaet Oplysninger ikke alene om Varernes Købs- og Salgsland, men samtidig om Oprindelses- og Forbrugslande. Især for Varer fra oversøiske Lande spiller denne nye Ordning en betydelig Rolle.

De vigtigste Eksportvarer

Af den samlede Specialudførsel paa 1535 Mill. Kr. udgjorde den egentlige Landbrugsudførsel 1090 Mill. Kr. og Industrivarerne 384 Mill. Kr., medens Resten bestod af Fisk m. v. Efter Værdien fordelte Importen sig blandt de vigtigste Varegrupper saaledes:

	Mill. Kr.
Levende Dyr	70
Kød og Kødvarer	412
Mælkeprodukter og Æg	545
Kora	18
Andre Næringsmidler	47
Foderstoffer	15
Olieprodukter	56
Mineraler	26
Maskiner, Apparater etc.	70
Skibe	74
Biler etc.	32
Andre Industrivarer	94
Andre Varer	76
Ialt....	1535

De vigtigste Importvarer.

Af vor samlede Specialindførsel paa 1625 Mill. Kr. i 1938 bestod 1385 Mill. Kr. af »Produktionsmidler« — dette Begreb taget i videste Forstand, som Raastoffer, Brændsel, »fast« og »flydende« Kapitalgenstande til Landbrug, Industri og Handel —, medens 240 Mill. Kr. bestod af Forbrugsvarer.

De vigtigste Importvarer efter Værdi var følgende:

	Mill. Kr.
Korn	105
Foderstoffer	118
Gødningstoffer	64
Kærner til Oliepresning samt Olier etc.	98
Kemikalier	34
Træ	62
Papir	48
Spindestoffer, Garn	66
Metervarer	106
Kul, Koks etc.	155
Benzin o. l.	75
Jern, Metaller	188
Maskiner etc.	75
Biler etc.	88
Kaffe, The, Tobak o. l.	58
Andre Næringsmidler	48
Andre Varer	237
Ialt....	1625

Opdelt efter Varernes Købsland fordelte Importen sig saaledes mellem de forskellige Lande: — angivet i Mill. Kr.

England	562	
Frankrig	20	
Kanada	2	
U. S. A.	128	
Brasilien	19	
Argentina	16	
Øvrige Amerika	14	
Afrika	13	
Indien	18	
Kina	14	
Øvrige Asien og Australien	8	
		814
Tyskland		399
Norge	41	
Sverige	107	
Finland	29	
Rusland	23	
Polen	17	
Holland	62	
Belgien	38	
Italien	16	
Ungarn	6	
Jugoslavien	2	
Bulgarien	5	
Rumænien	9	
		355
Andre Lande	57	
Samlet Indførsel..	1625	
U. S. A.	81 Mill. kg	
Canada	49 —	
Argentina	28 —	
Storbritannien	124 Mill. kg	
Holland	10 —	
Rumænien	31 —	
U. S. A.	61 —	
Vestindien	46 —	
Sydvestasien	58 —	
Andre Lande	6 —	
Ialt....	336 Mill. kg	

RUSLAND OPHÆVER BLOKADEN AF FINLAND

Sovjetruslands Udenrigskommissariat har meddelt de udenlandske Ambassader og Legationer i Moskva, at Sovjetrusland i Overensstemmelse med den Fredstraktat, der den 12. Marts blev afsluttet mellem Sovjetunionen og Finland, fra den 13. Marts Kl. 12 Middag har ophævet den Blokade af den finske Kyst og de tilstødende Farvande, der blev proklameret den 7. December 1939 og 3. Februar 1940.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Dannebrog«

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har holdt Generalforsamling. I Formanden, Generalkonsul Johan Hansens Fraværelse paa Grund af Sygdom bød Skibsreder Harhoff velkommen og aflagde derpaa Beretning og Regnskab, som vi tidligere har omtalt. Han udtalte bl. a., at medens Krigens i de første Maaneder hengik uden noget Tab for Selskabet, havde man i December mistet »Jægersborg«, i Januar »Fredensborg« og den 21. Marts »Christiansborg«. Ved de tre Forlis er ialt omkommet 39 Sømænd.

— Lad os rejse os og mindes disse 39 Søfolk, idet vi udtaler et »Ære være deres Minde«, sagde Skibsrederen, mens alle Tilstedeværende stod op fra deres Pladser. Skibsreder Harhoff tilføjede: — Siden denne Beretning er skrevet er Danmark pludselig kommet ind i Begivenhedernes stærke Malstrøm, hvorved Ledelsen af Selskabet har været afskaaret fra at holde Forbindelse med de Skibe, som er udenfor Landets Farvande og Havne. Vi sender Officerer og Besætninger paa disse Skibe vore Tanker med Tak for pligtro Gerning og udtaler Haabet om, at det snart maa blive muligt at komme i Forbindelse med de enkelte Skibe.

Ved Regnskabsaflæggelsen gjorde Hr. Harhoff opmærksom paa, at der forelaa en ny Status, der skyldes, at de nye Skattelove nu er vedtaget og offentliggjort. Den nye Status fremkommer da som et Ændringsforslag fra Bestyrelsen. Ændringerne gaar bl. a. ud paa, at der i Stedet for en Overførsel paa 881.000 Kr. til næste Aar, bl. a. til Imødegaaelse af Skatter, kun overføres 290.000 Kr. Til Gengæld henlægges 1.600.000 Kr. til Ekstra-Reservefond i Stedet for som oprindelig foreslaaet 700.000 Kr. Endvidere udgaar Overførsler paa ca. 300.000 Kr. til Kontoen for Fornyetser og Klassifikationer.

Regnskabet og de 15 pCt. Udbytte vedtoges, og til Bestyrelsen genvalgte Grosserer Hans H. Styhr.

»Svitzer«

Svitzer, der i Fjor gav 6 pCt. og i Forfjor 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, udbetaler ikke Dividende i Aar. Det Beløb, der bliver til Disposition for Generalforsamlingen, andrager kun 110.000 Kr. mod 630.000 Kr. i Fjor.

Meddelelsen om Regnskabsresultatet, der udsendes forleden, har følgende Ordlyd:

»Bestyrelsen for A/S Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise meddeler Torsdag:

Indtægterne for Entreprisens Drift i Aaret 1939 udgør incl. Renter og Overførsel fra foregaaende Aar 2.345.647 Kr., Udgifterne 2.235.229 Kr., hvorved der til Disposition bliver et Beløb paa 110.418 Kr., hvilket Beløb foreslaas afskrevet paa Skibenes Kapitalkonto.

Til yderligere Afskrivning paa denne Konto foreslaas afskrevet paa Reservefondet 60.582 Kr., hvorefter det lovmæssige Reservefond vil udgøre 439.418 Kr.

For 1938 androg Driftsindtægterne inklusive Renteindtægten 2.670.618 Kr., hvilket var en lille halv Million Kr. mindre end det foregaaende Aar. For 1939 andrager Driftsindtægt og Renteindtægt — bortset fra en Overførsel paa 16.566 Kr. — ialt 2.329.081 Kr. Den er altsaa sunket med yderligere 341.537 Kr. i Forhold til det foregaaende Aar.

Samtidig er Udgifterne steget med ca. 183.000 Kr. Det er de stigende Priser paa Kul, Materialer o.s.v., der afspejler sig i Udgifterne, medens samtidig Indtægterne aabenbart præges af den nedadgaende Skibsfart i Aarets sidste Maaneder.

Der blev i Fjor afskrevet 195.000 Kr. paa Skibenes Kapitalkonto. Til den vedtægtsmæssige Henlæggelse til Reservefondet medgik 27.000 Kr., Bestyrelsen fik 7000 Kr. i Tantième, til Skat henlagdes 60.000 Kr., og yderligere fik Reservefondet 124.000 Kr. I ny Regning overførtes som nævnt ovenfor 16.566 Kr.

Det var saaledes et smukt Aarsregnskab, der afspejlede sig i Regnskabet for 1938, men paa Generalforsamlingen skete da ogsaa det ganske usædvanlige, at Bestyrelsen ikke fik sit Forslag om Udbytte-Betalingen gennemført. Bestyrelsen havde foreslaaet 5 pCt. til Aktionærerne, men paa Generalforsamlingen foreslog en Gruppe Aktionærer at give en pCt. mere, og de 6 pCt. blev vedtaget med stor Majoritet, 762 Stemmer mod 481.

Svitzer har iøvrigt siden 1926 kun givet Udbytte fire Gange, nemlig for 1928 og 1933, da der blev givet 4 pCt., for 1937, da der blev givet 5 pCt., og for 1938, da Udbyttet altsaa sattes op til 6 pCt.

Sydfyenske Dampskibsselskab

Sydfyenske Dampskibsselskab har under Mørklægningen indstillet Aftensejladsen, saaledes at sidste Tur fra Svendborg bliver Kl. 16,50 og sidste Tur fra Rudkøbing Kl. 18,15. Nakskov-Ruten gennemføres planmæssigt, men Ruten Lohals—Korsør genoptages ikke foreløbig.

»Orient«

Dampskibsselskabet »Orient« har paa et Bestyrelsesmøde besluttet at stille Forslag om et Udbytte paa 10 pCt. ligesom i Fjor, hvortil kommer Forslag om en særlig Jubilæumsbonus paa 5 pCt.

Rederiets Udbytte-Meddelelse havde følgende Ordlyd:

Paa et i Dampskibsselskabet »Orient« Onsdag afholdt Bestyrelsesmøde blev det vedtaget af Overskuddet for 1939, som inklusive Overførsel fra 1938 andrager 2.250.973 Kr., at foreslaa Generalforsamlingen efter Afholdelse af Administrationsudgifter 132.326 Kr. og Afskrivninger paa Skibene 700.000 Kr. at udbetale et Udbytte paa 10 pCt. og i Anledning af, at det i Aar er 25 Aar siden, Selskabet stiftedes, en Bonus paa 5 pCt.

Efter Udredelse af vedtægtsmæssige Tantièmeer til Bestyrelse, Direktion og Personale 108.548 Kr. og Henlæggelse til en Ekstra-Reservefond 550.000 Kr. fremkommer en Saldo stor 10.098 Kr. at overføre i ny Regning.

Selve Driftsoverskuddet, som i det ovennævnte Tal indbefatter en Overførsel paa godt 83.000 Kr. er smaa 600.000 Kr. større end i Fjor. Administrationsudgifterne paa Skibene har været næsten nøjagtig de samme som i Fjor, medens Afskrivninger paa Skibene i Aar er 100.000 Kr. større. Medens man i Aar anvender saa godt som hele det Beløb, der er tilbage, naar Udbyttet er afholdt, til et Ekstra-Reservefond, henlagde man i forrige Regnskab 200.000 Kr. til Reserve- og Dispositionsfondet og 85.000 Kr. til Surveyfondet. Overførslen til det nye Regnskabsaar er formindsket fra ca. 83.000 Kr. til de nævnte godt 10.000 Kr.

»Heimdal«

Dampskibsselskabet Heimdal afholdt forleden sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører H. Winther. Skibsreder Martin Carl indledede med at mindes de to afdøde Bestyrelsesmedlemmer, Godsejer Poul Carl og Bankdirektor V. Eigtved, og aflagde derefter Aarsberetning og Regnskab.

— Aaret 1939 begyndte ikke særligt lovende, skønt det

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Begivenhederne i Løbet af sidste Uge har let forstaaeligt bevirket, at vore Muligheder for i denne Beretning at give et Indtryk af Fragtmarkedet i sin Helhed kun er smaa, og vi skal derfor indskrænke os til en almindelig Oversigt.

Forholdene for de Baade, der befandt sig udenfor vore hjemlige Farvande ved forrige Uges Begyndelse, er endnu ikke saa afklarede, at man kan danne sig noget paalideligt Skøn over, hvor megen Tonnage det er lykkedes at efterkomme den danske Regerings Ordre om at afgaa til neutrale, i Middelhavet fortrinsvis spanske og italienske Havne, ligesom det i Øjeblikket er umuligt for os at udtale os nærmere om, i hvilken Fart, denne Tonnage kan anvendes.

Imidlertid maa det formodes, at den danske og norske Tonnages nuværende Tilbagetrækning fra det aabne Marked, hvor den tidligere udgjorde en væsentlig Del af den frie Tonnage, yderligere har paavirket Markedet i opadgaaende Retning, og det maa meget haabes, at der findes Udveje til at beskæftige den Tonnage, det er lykkedes at anløbe neutrale Havne, saaledes at disse Baade kan tjene vort Lands Interesser.

For den Tonnage, der laa i Østersøhavne ved Ugens Begyndelse, er Rederiernes Interesse nu vendt mod den Beskæftigelse, der er at finde paa dette Marked, og selv om Usikkerheden i de første Dage under de tyske Troppers Besættelse af Landet prægede Situationen, skal der allerede nu være kommet god Gang i Befragtingen af Tonnage for Kul og Koks, ligesom en Del mindre Skibe er sluttet for Briketter hertil, og der synes at være alle Muligheder for en yderligere Opblomstring af Trafikken mellem danske og tyske Havne.

Med Hensyn til Transporten fra de øvrige Østersøhavne kan det ventes, at ogsaa en stor Del Tonnage skal beskæftiges her, men endnu hindrer Isen jo almindelig Trafik fra den finske Bugt og den nordlige Del af Østersøen.

Endelig kan det nævnes, at Beskæftigelsen paa Holland/Belgien formodentlig vil kunne fortsættes via Kieler Kanalen, og vi forstaar, at der specielt fra Rotterdam, paa hvilken Havn den tyske Skibsfart jo under hele Krigen har været opretholdt, noteres flere Ordre.

dog lykkedes at skaffe Skibene lønnende Beskæftigelse, trods de urolige Tider, og det kom os under disse Forhold særligt til gode, at Skibene — fraset S.S. »Askø« — var udstyrede til oversøisk Fart, heri indbefattet Fart paa Troperne.

Da Krigen brød ud i September, viste det sig, at Danmarks Lagre af Brændsel var uforsvarligt smaa, hvorfor man fra Fragnævnets Side henstillede at stille Tonnage til Raadighed. Vi har saaledes fra Krigens Begyndelse og Aaret ud bragt ca. 3 Ladninger hjem om Maanedene, en Fart, som er absolut uøkonomisk for vore Skibe, der med det kostbare Udstyr til oversøisk Fart maa forsikres langt højere end de Skibe, der til dagligt sejler i disse Farter.

Selskabet har i Løbet af 1939 tilført Landet ca. ¼ Mill. i fremmed Valuta.

Vi har haft et Tab paa vore Rejser, som var sluttet før Krigens Udbrud, men som vi ikke kunde frigøre os for — i det værste Tilfælde maatte vi betale ca. 33.000 i Krigsforsikringspræmie — men iøvrigt har vi haft et meget pænt Resultat.

Aarets Netto-Overskud fordeles saaledes: Henlæggelse til Ekstrareservefond 150.000 Kr., til Nybygningskonto 100.000 Kr. og til Dispositions-konto 12.500 Kr. Udbytte 15 pCt.: 150.000 Kr., hvorefter en Saldo paa 262.423 Kr. overføres.

Generalforsamlingen gav enstemmig Decharge for Regnskabet og godkendte Valget af Direktør, Kommandørkaptajn H. Bonde og Godsejer, Skibsreder A. E. Reimann, med hvem Bestyrelsen havde suppleret sig.

Der forelaa til Slut Forslag fra en Aktionærgruppe om Ændring af Selskabets Vedtægter, gaaende ud paa at fastslaa en bestemt Regnskabsform, hvorefter Tantiemen beregnedes af det rene Netto-Overskud, men Højesteretssagfører Bondo Svane, der paa Grosserer Th. Olesens og Grosserer Wiedemanns Vegne havde indbragt Forslaget, erklærede, at da det nu opstillede Regnskab fremtraadte paa en for hans Mandanter tilfredsstillende Maade, og da Bestyrelsen havde givet Tilsagn om, at man agtede at følge denne Form i Fremtiden, frafaldt han Ændringen.

Skibsreder Carl takkede for den Forstaaelse, der var vist under Forhandlingerne om denne Sag.

Erstatningssag mod Grenaa—Hundested-Færgen

Ved Sø- og Handelsretten, København, har fhv. Afdelingschef E. Valeur, Gentofte, anlagt Sag mod Akts. Grenaa-Hundested-Færgen. Han har krævet Selskabet domt til at betale en Erstatning paa 2920 Kr., idet han en Dag i December 1938 om Bord paa Selskabets Færge »Issefjord« faldt i Skibets Salon og paadrog sig en alvorlig Knæskade. Han har gjort gældende, at Gulvbelægningen var uforsvarlig. Selskabet har paastaet sig frifundet.

Efterretninger for Søfarende

Marineministeriet meddeler:

Lystønderne »Sprogø S (Gjellegrund)«, »Knutshoved Flak« og »Lindholm Grund W« er genudlagt paa Station.

En Fiskekutter er sunket ca. 100 Meter ØSØ for nordre Rose Fyr paa ca. 6 Meter Vand. Vraget vil blive eftersøgt.

Lystønderne Langetanksflak og Knoldhjørne Øst er genudlagt.

Sømærkerne Baagø Flak E, Torø N og Stenderup Hage genudlagt.

Ny dansk Damper sat i Fart

Dampskibsselskabet Heimdals nye Damper, der er bygget paa Helsingør Skibsværft, er nu sat i Fart. Damperen, der har faaet Navnet »Axel Carl« efter den for nogle Aar siden afdøde Skibsreder, har en Brutto-Tonnage paa 2170, og er udstyret med Helsingør-Værftets specielle Dampmaskine.

»Tasmania«

Dampskibsselskabet Orients Motorskib »Tasmania« er blevet ombygget. »Tasmania«, der blev bygget i Nakskov 1935, er ved et udenlandsk Værft forandret fra Shelterdækker til Awningdækker. Skibets Tonnage er derved forandret fra 4460 Brutto (2684 Netto) til 6456 Brutto (4021 Netto).

Humblebæk Havn

Ifølge derom modtaget Underretning har Ministeriet for offentlige Arbejder under 28. f. M. tilskrevet Humlebæk Havne-Interessentskab saaledes:

»Efter Modtagelsen af Havne-Interessentskabets Skrivelse af 18. d. M. foretager Ministeriet herved med Gylighed fra den d. April d. A. at regne følgende Ændring i den for Humlebæk Havn gældende Havne- og Brotakst for Perioden 1937—41:

I Afsnittet vedrørende Fritagelse for Havnepenge ændres i 2. Stk., 5. Linie, Ordet »samt« til et Komma, hvorhos der i samme Stykke tilføjes: »samt Fartøjer, der udelukkende søger Havn af Hensyn til Faren for drivende Miner, naar de ikke henligger i Havnen udover 14 Dage.«

Toldbehandlingen og Københavns Toldbod

Som bekendt har der i flere Maaneder været klaget over den langsomme Toldbehandling paa Københavns Toldbod, hvilket blandt andet skyldes den for ringe eller langsomme Valutatildeling, som medfører Vareophobning.

Vedrørende den besværlige Toldbehandling oplyser Toldvæsenet, at dette delvis beror paa, at mange Importører efter Toldbehandlingen af deres Varesendinger lader disse henstaa i Udleveringen uden at afhente dem, hvilket foranlediger en Sammenhobning af Gods og Vanskeligheder for, at senere toldbehandlet Gods kan komme igennem uden Forsinkelse.

Da Grosserer-Societetets Komite gennem sine Henvedelser søger at skaffe de bedst mulige Forhold for Indklarering, opfordrer Komiteen ogsaa Importørerne til, at de gør deres til at formindske Vanskelighederne ved at lade alle toldbehandlede Varepartier afhente samme Dag, de er toldbehandlede, ogsaa fordi Importørerne ellers risikerer, at disse Varesendinger — for at skaffe Plads — maa køres andet Steds hen til Opbevaring, maaske under Forhold, som ikke er heldige for Varepartierne.

»Georg Stage« lægger op

Forretningsudvalget i Stiftelsen Georg Stages Minde har under Hensyn til den foreliggende Situation vedtaget, at Skoleskibet »Georg Stage« ikke vil blive udsendt i indværende Aar.



Hele Statens Isbryderflaade smøres med
GARGOYLE MARINE OLIER

Den danske Stats Isbryderflaade har i Vinter været ude for det haardeste Job, der kan bydes Isbrydere. Døgnet rundt stod Kampen mod de gigantiske Ismasser — store Værdier afgang af, at Isbryderne ikke svigtede, selvom Op-gaverne undertiden kunde synes haabløse. Isbryderne svigtede ikke. Deres Maskiner, der Døgnet rundt maatte arbejde for fuldt Pres, klarede selv det haardeste Slid.

Tænk, hvilke Krav der under saa-

denne Forhold stilles til Smøre-olien! Kun den bedste Olie er god nok — og derfor er hele den danske Stats Isbryderflaade korrekt smurt med *Gargoyle Marine Olier*, der giver:

Bedre Beskyttelse af Maskineriet
Større Sikkerhed i Driften
Færre Reparationsudgifter
Mindre Forbrug

— og leveres i samme ensartede Kvalitet Verden over.

Fa. 1

Gargoyle
Marine Olier

VACUUM OIL COMPANY A/S — SMØREOLIESPECIALISTER

Eksamen ved Fanø Navigationsskole

Ved Navigationsskolen paa Fanø er en Række Eksaminer afsluttet med nedenstaaende Resultater. I Anledning af Afslutningen holdtes paa Skolen en Festlighed, ved hvilken var repræsenteret Navigationsdirektoralet, Assurancefonden, Skibsrederforeningen, Navigationsfonden og Nordby Sogneraad. Under Højtideligheden udtalte Bestyrer Smeum Mindeord om afdøde Amdraadsmedlem, Kaptajn K. Nielsen, der som Formand for Skoleudvalget i særlig Grad havde ofret sig for Navigationsskolen. Forsamlingen sluttede sig hertil ved at rejse sig.

Konsul D. Lauritzens Flidspræmie, en Sekstant med Insription, tildeltes J. Nielsen, Boldesager, og K. Enevoldsen, Esbjerg, fik overrakt »Foreningen til Søfartens Fremme«s Prismekikkert med Insription. Endelig overraktes »Dansk Dampskibsrederforening«s Præmier til Styrmand, der bestaar Radioprøven, til E. P. E. Hørlyk, Kolding, og K. Enevoldsen, Esbjerg.

Eksamensresultater.

Til Radioekspedientproven indstilledes 11 Elever, der alle bestod. (Min. 3,2, Maks. 8,0).

G. M. Hansen, Sulsted, 1. Kl. 7,4 (Udmærkelse). N. Ebbesen, Folding, 1. Kl. 7,0. E. R. Samuel, Aarhus, 1. Kl. 6,5. E. P. E. Hørlyk, Kolding, 2. Kl. 7,3 (Udmærkelse). K. Enevoldsen, Esbjerg, 2. Kl. 6,7. H. Pløger, Skanderborg, 2. Kl. 6,5. H. H. Pedersen, Store Sjørup, 2. Kl. 6,2. A. C. Andersen, Esbjerg, 2. Kl. 6,1. J. Nielsen, Boldesager, 2. Kl. 5,8. T. P. J. Carlsen, Færøerne, 5,4. H. Villadsen, Kjersing, 2. Kl. 5,4.

Til Skibsføreksamen indstillede sig 12 Elever, der alle bestod. (Min. 84, Maks. 168).

P. S. Thomsen, Sønderho, 133 Points (Udmærkelse). A. H. Jacobsen, Skagen, 131. O. V. Svarrer, Nordby, 128. N. A. Sørensen, Nordby, 127. J. P. Johansen, Styrtum, 121. A. C. Eriksen, Vedsted, 111. S. E. Christensen, Aalborg, 105. J. E. Brinck, Nordby, 103. J. Rasmussen, Nørre Løgum, 99. C. W. Beck, Nordby, 98. A. C. Clausen, Egernsund, 90. A. B. Jensen, Esbjerg, 86.

Til Styrmandseksamen indstilledes 8 Elever, der alle bestod. (Min. 87, Maks. 203).

N. S. Brinck, Nordby, 164 Points (Udmærkelse). H. G. H. Christiansen, Esbjerg, 149. O. A. Jensen, Skagen, 140. A. C. Haandbæk, Esbjerg, 134. S. A. R. Kehler, Falslev, 133. I. G. Gemmer, Bevtoft, 124. E. K. M. Ankersø, Esbjerg, 122. E. F. U. Hansen, Esbjerg, 118.

Til Sætteskipperproven indstilledes A. Mikkelsen, Thorsminde, der bestod med 51 Points.

Som Privatist indstilledes til Kystskipperproven J. E. Jensen, Esbjerg, der bestod med 19 Points.

Isen kostede mægtige Summer

Hvad der skal betales for Is-Perioden i Vinter, bliver et flercifret Million Tal. Danmarks Isbrydertjeneste har kostet Millioner, og Selskaberne har ogsaa store Udgifter, som endnu slet ikke kan opgøres.

Da Is-Vinteren var paa sit højeste, sørgede D.F.D.S. trods alt for, at Forbindelsen mellem København og Provinshavnene blev opretholdt saa vidt muligt.

Et Begreb om, hvad det har kostet D.F.D.S. at sejle i Is-Perioden, faar man ved at høre, at blot en enkelt af »Hans Broge«s Rejser har kostet mere end 150.000 Kroner i Beskadigelse. Baade »Hans Broge« og andre Skibe skal til gennemgribende Reparation paa Værft, saa snart der bliver ledige Beddinge, og de Reparationer, Skibene skal underkastes, er ikke paa nogen Maade overfladiske. Der er Buler og sprængte Jernplader i Skibsskrogene, og det viser sig, at de saakaldte Is-Forstærkninger aldeles ikke har holdt mod Isen.

En god Ting er det dog, at selve Skibs-Sikkerheden ikke paa noget Punkt har svigtet, og man har vistnok Lov til at sige, at værre Pres end det, Skibene var ude for i denne Vinter, kan de i det hele taget ikke komme ud for. Det har været en Vinter, som sent vil gaa af Glemme, og den vil efterlade Spor ogsaa i det kommende Aars Regnskab for adskillige af vore Rederier.

Frihavns Anlæg

I Landstinget er fremsat Forslag om Godkendelse af Københavns Frihavns-Aktieselskabs Opgørelse over det Beløb af 61,482 Kr., som Selskabet i Aaret 1939 har anvendt til Anlæg i Frihavnen.

I Bemærkningerne til Forslaget hedder det, at i Rigsdagssamlingen 1938—39 godkendte Rigsdagen en fra Københavns Frihavns-Aktieselskab modtagen Opgørelse, hvorefter der til Anlæg i Frihavnen i Aaret 1938 var anvendt et Beløb af 38,825 Kr. 97 Øre, saaledes at der indtil den 1. Januar 1939 til disse Anlæg var anvendt et Nettobeløb af 18,027,926 Kr. 06 Øre.

Ifølge Indberetning fra nævnte Aktieselskab er der i Aaret 1939 i omdeltte Øjemed anvendt 61,482 Kr. 51 Øre. Indtil den 1. Januar 1940 er der herefter til Anlæg i Frihavnen anvendt et Nettobeløb af 18,089,408 Kr. 57 Øre.

»Foreningen til Søfartens Fremme«

»Foreningen til Søfartens Fremme« har afholdt sin aarlige Generalforsamling, der indlededes med, at Kommandørkaptajn, Baron N. Juel Brockdorff meddelte, at Foreningens mangeaarige Formand Admiral F. Cold nu ønskede at trække sig tilbage. Fra Bestyrelsen havde man henvendt sig til Baronen for at bede ham pantage sig Formandsstillingen. Baron Juel Brockdorff meddelte, at han med Tak gik ind til denne Opgave.

I Beretningen oplystes det, at Navigationsskolebestyrer Funder ved sin Fratredelse fra Navigationsskolen havde faaet overrakt et Sølvbæger som et Bevis for Foreningens Anerkendelse af hans 43-aarige Arbejde for Navigationsundervisningens Fremme.

Rederiet Lauritzen har skænket Foreningen 1500 Kroner til Præmier og Understøttelser for Navigationselever paa Provinskolerne. Foreningen har som sædvanlig støttet Prinsesse Marias Hjem, Sømandshøjskolen i Svendborg, Statsskoleskibet »Danmark« og Skoleskibet »Georg Stage«. Endvidere har man ydet Tilskud til det af Sømandsforeningen af 1856 oprettede Hjem for Styrmandselever.

Kaptajn Prip, Skipperforeningen, oplæste Regnskabet, der balancerer med 72,902 Kr. Tilskudet til Navigationsskolen har udgjort 10,779 Kr. og Kassebeholdningen er paa 10,970 Kr. Status udviser i Aktiver 505,308 Kr.

Baron Juel Brockdorff bragte paa Foreningens Vegne Admiral Cold en Tak for hans store Arbejde i de mange Aar.

Til Bestyrelsen nyvalgte i Stedet for Admiral Cold Admiral Topsøe Jensen. Direktør Kørping havde meddelt Foreningen, at overvældende Arbejde gjorde det umuligt for ham at fortsætte i Bestyrelsen, og i hans Sted valgtes Skibsreder A. P. Møller, Formanden for Den alm. danske Skibsførerforening, Kaptajn Hagelberg, genvalgte.

3/4 Million Søfolk og Fiskere paa Sømandshjemmene

Indenlandsk Sømandsmission har siden sin Oprettelse i 1905 været i stadig Udvikling. Der findes nu 45 Sømandshjem, hvoraf de 42 i danske Havne, 2 paa Færøerne og 1 Fiskerhjem i Grimsby, der blev lukket ved Krigens Udbrud i September 1939.

Arbejdet har mange Venner, som paa forskellig Maade yder deres Støtte. Der er udover Landet organiseret ca. 290 Kredse, der omfatter mellem 4 og 5,000 Medlemmer. Foruden Gaver til Arbejdet indsendes der fra disse over 12,000 Julepakker, der fordeles til Fyrskibene, Skoleskibet »Danmark« og forskellige skandinaviske Sømandskirker i Udlandet samt til den indenlandske Sømandsmissions egne Hjem.

Løvrigt opretholdes Arbejdet udelukkende ved frivillige Gaver, dels til de enkelte mindre Sømandshjem og dels til Sømandsmissionens Hovedkasse. Indenlandsk Sømandsmission har aldrig modtaget Statstilskud.

Under Indenlandsk Sømandsmission sorterer endvidere to Skoler: Sømandshøjskolen i Svendborg og Fiskeskipperskolen i Esbjerg.

Aarsberetningen fra 1939 viser, at Sømandshjemmene har været besøgt af 735,000 Søfolk og Fiskere foruden af ca. 120,000 andre af Sømandsmissionens Venner. Der er i Aarets Løb afholdt 6,200 Andagter og Sammenkomster paa Sømandshjemmene, og Besøget ved disse har været godt 100,000.

I alle danske Havne, hvor der findes Sømandshjem, foretages der Skibsbesøg. I de store Fiskerihavne kan der paa en enkelt Søndag aflægges mellem 2 og 300 Kutterbesøg. Til dette Arbejde har Sømandsmissionen foruden den stedlige Bestyrer en stor Stab Frivilligarbejdere. Man regner med, at der har været aflagt godt 49,000 Skibsbesøg i Aarets Løb. Desforuden besøges Sømandsmissionærerne de mindre Havne og indbyder Fiskerne og Sømændene til Møder.

Om Sommeren foretages Udflugter med Søfolkene, og disse har haft lige ved 1000 Deltagere.

Til Sømandshjemmenes daglige Opgaver hører det ogsaa at besøge Sømændenes Post, Pengeforsendelser o. lign., og i 1939 er der igennem Sømandshjemmene blevet ekspederet 330,000 Kr. enten til Videreforsendelse eller til Opbevaring. Endelig prøver man ogsaa at være noget for de syge Sømand paa Hospitalerne, og hos saadanne er der aflagt 740 Besøg.

Ved Sømandsfester serveres der altid Kaffe, og ved disse Lejligheder er der gratis udskænket over 50,000 Kopper Kaffe.

Ved Skibsbesøgene forsynes Skibene med Blade af forskellig Art, saaledes at der i danske Havne er uddelt ca. 10,000 Bladpakker. Over 900 Bogposer er blevet bragt om Bord i Fiskeskuttere og Smaaskibe.

I København afholdes der endvidere Sammenkomster for arbejdsløse Søfolk, og disse har været besøgt af 1155. — I Vinterhalvaaret indbydes der til mandelige Sømandsgudstjenester med paafølgende festligt Samvær. Gennemsnitlig har disse Gudstjenester haft et Besøg af 250 Sømand og Sømandsfamilier. — Endelig afholder Inden-

landsk Sømandsmission efter Aftale med Københavns Biskop Mindegudstjenester for krigsforliste Søfolk. Disse Gudstjenester afholdes nu efter Handelsminister Kjærhøls Henstilling i Holmens Kirke.

Sognepræst William Larsen, Aalborg, er Sømandsmissionens Formand og Sømandspræst F. V. Eilschou-Holm dens Sekretær.

Der paatænkes rejst et Læseværelse i Københavns Havn (Gasværkshavnen) til Sommer, ligesom der arbejdes energisk paa at samle Midler til et nyt Sømandshjem i Hirtshals. Endelig har man Opmærksomheden rettet imod Næstved Havn hvor Byraadet velvilligst har overladt Sømandsmissionen en Byggegrund.

Svensk Damper sunket ved Skotland

Det svenske Tankskib »Sveaborg«, 9076 Tons, er sunket ved den skotske Kyst. 34 Mand af Besætningen skal være reddet.

Indenlandsk Sømandsmission

Indenlandsk Sømandsmission har udsendt nogle statiske Oplysninger angaaende Virksomheden i Aaret 1940.

Paa Sømandshjemmet »Bethel«, Nyhavn 24 i København logerede 1792 Søfolk, og Hjemmet viste sig som i de nærmeste foregaaende Aar at være altfor lille. Desværre maatte man daglig afvise flere Søfolk, der ønskede at bo paa Hjemmet. — Der har været afholdt 112 Sammenkomster med godt 2.000 Deltagere. — 133.790 Kr. er blevet besørget for Søfolk enten opbevaret eller indsat i »Sømandssparekassen«.

Læsestuen i Nrd. Frihavnsgade har været besøgt af mellem 6 og 7.000 Sømænd.

Paa Sømandsmissionshotellet har der boet ca. 300 Søfolk foruden en Del Paarørende til Sømænd.

I Københavns Havn er der aflagt 3711 Skibsbesøg, uddelt 559 Bogposer, skiftet 225 Bogkasser og udleveret c. 10.000 Bladruller. — Endelig er der blevet gjort 560 Hospitalsbesøg.

Hirtshals Havn ønskes udvidet

Hirtshals Fiskeriforening har sendt Statens Vandbygningsvæsen et Andragende om Udvidelse af Havnen, der under Isvinteren viste sig at være af stor Betydning for hele Jylland.

Udvidelsen skal efter Planen først og fremmest omfatte et særligt Trafikhavnbasin, Bygning af en ny Auktionshal foruden den nuværende, Anskaffelse af Kraner og betydelige Sporudvidelser. Det drejer sig om Arbejder til ca. 500.000 Kr.

Motorfærger »Nyborg« beskadiget ved Eksplosion

Generaldirektoratet for Statsbanerne meddeler Mandag: Motorfærger »Nyborg« er i Aftes paa Vej fra Korsør til Nyborg med Godsvoerne blevet beskadiget som Følge af en Eksplosion. Ingen Mennesker er tilskadede. Skibskroget, Motorer og Vogne er ubeskadigede. Færgeren er i Dag indbragt til Korsør.

50 Aars Jubilæum

Skibsmægler J. Jelstrup Christophersen, der er Eneindehaver af det kendte og ansete Skibsmæglerfirma Hecksher & Søns Eff., fejrede den 15. April et ene-staaende Jubilæum, idet det er 50 Aar siden, han indtraadte i Firmaet.

Skibsmægler Christophersen, hvis Fader var Møbelfabrikant i Hjørring, var kun 15 Aar, da han traadte ind i det Firma, som han nu med stor Dygtighed leder. 16 Aar efter tog han Skibsmæglereksamen. Den kongelige Bestalling kom i 1910, samtidig med, at han blev Medindehaver af Firmaet. Eneindehaver blev han i 1934. Skønt Skibsmægleren er en af vort Lands førende Shipping-men, har han udenfor sit Fag formaet at vise vidtspændende Interesser. Alt filantropisk Arbejde har hans Interesse, og dansk Velgørenhed skylder ham megen Tak.

Hans fremragende faglige Evner har givet sig Udtryk i hans Medarbejderskab ved Hages Haandbog. Endvidere er han Medlem af Klareringsraadet. Skibsmægler Christophersen er endvidere Næstformand og Kasserer i Foreningen Prinsesse Margaretha Sanatoriets Venner og Medstifter og Bestyrelsesmedlem for Landsforeningen til Støtte for Frelsens Hærs Fængselsarbejde.

BRUG  **KUN**

Hempels **Skibsfarver**

INDENBORDS **UDENBORDS**

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

40 Aars Jubilæum

Fuldmægtig i Det forenede Dampskibs-Selskab A. Gulmann fejrede 14. April 40-Aarsdagen for sin Ansættelse i Selskabet. Siden 1905 har Gulmann gjort Tjeneste i Ud. Spedition, og har i de forløbne Aar vundet sig mange Venner blandt Kolleger og Selskabets Kunder, paa Grund af sine mange, gode personlige Egenskaber.

25 Aars Jubilæum

Maskinmester i Ø.K., Aage Andreas Rasmussen, fejrede 15. April sit 25 Aars Jubilæum som 1. Maskinmester i Kompagniet.

Maskinmester Rasmussen, der er Søn af Maskinmesterforeningens tidligere Viceformand, fhv. Maskinmester i Ø.K., C. Chr. Rasmussen, er kendt som en dygtig og meget interesseret Maskinmester og tillige meget kendt i Sportskredse, gammel Danmarks mester.

Han har bl. a. vist sig som en habil Opfinder og har konstrueret et praktisk Smørcarrangement, og endvidere har han angivet andre praktiske Anordninger, som har været beskrevet og afbildet i Udlandets Fagpresse.

Til Ø.K. kom Rasmussen fra B. & W.s Værksteder med et grundigt Kendskab til Dieselmotorer og deltog bl. a. i »Selandia«s Prøveture. Senere blev han 2. Mester i M.S. »Fionia«. Siden 1915 har Rasmussen været Maskinchef i en lang Række af Kompagniets Motorskibe, — for Tiden i M.S. »Meonia«.

25 Aars Jubilæum

15. April kunde Kaptajn S. Jul. Siemssen fejre sit 25 Aars Jubilæum som Skibsinspektør i Firmaet Alb. Jensen Akts., Islands Brygge.

Kaptajn Siemssen, der kom til Søs som 14 Aars Dreng, sejlede i nogle Aar med Sejlskibe, indtil han søgte ind paa Navigationsskolen paa Bogø. I 1903 tog han den afsluttende Eksamen og traadte umiddelbart derefter ind i Dansk-Russisk Dampskibsselskab. Allerede i 1907 blev han Skibsfører, og han sejlede som Kaptajn, indtil han i 1910 gik i Land som Kontrolør for Kornfirmaet Louis Dreyfus & Co.

I 1915 traadte han i Forbindelse med Firmaet Alb. Jensen, hvor han nu har fejret sit 25 Aars Jubilæum. Skibsinspektør Siemssen er en meget dygtig og afholdt Mand.

25 Aars Jubilæum

Kontorchef H. Smyth kunde forleden fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse i Firmaet C. K. Hansen. Kontorchef Smyth fik sin første Uddannelse i Det Forenede Dampskibs-Selskab. Derefter var han indtil Verdenskrigens Udbrud ansat i forskellige tyske Shippingfirmaer, og overtog i 1915 Stillingen i Firmaet C. K. Hansen. Han er Kontorchef i Linie-Afdelingen, hvor han særlig beskæftiger sig med Wilh. Wilhelmsens og Brostrøms-Koncernernes Linier. Med stor Dygtighed leder han det omfattende Arbejde, og med sin personlige Elskværdighed har han gjort sig meget afholdt indenfor Firmaet som i Kundekredsen.

60 Aar

Fører i Sydfynske Dampskibsselskab, Kaptajn Niels Nielsen, fyldte forleden 60 Aar.

Dødsfald

Fhv. Kaptajn og Skibsreder Fr. Clausen, Aabenraa, er død, 79 Aar gammel. Afdøde sejlede i mange Aar paa Kina og drev i en Aarrække sammen med Kaptajn Ahrnkjøl et Rederi i Aabenraa, der imidlertid maatte standse, da to af Rederiets fire Skibe blev torpederet under sidste Krig.

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 & 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

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmald"
Amaliegade 36**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

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

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762

Amaliegade 43,

Efter Kl. 6 Ordrup 3096

København K.

Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornødenheder

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel.: "Zetetic".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT
ZAANDAM . VELEN . YMUIDEN**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
A/ø GRØN & WITZKE
Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9318

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 AKTIENGESSELLSCHAFT
WERK FRIEDRICHSORT

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSENEDSVOREN SKIBSMÆGLER
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
ASSENSTELGR.-ADR. „SHIPPING“.—STATS-TELF. 10.—TELF. 200.
Privat TELEFON: ASSENS NR. 480.

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.TLGR. ADR.
SCHULTZ

BANDHOLM

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KOLDING

A. GJØRDING**KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFAGTNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010 OG 1

ESBJERG

C. BREINHOLT

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler**ESBJERG**

Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstef. 8. Telegramadr.: Breinholt.

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.

Indehaver: J. U. JEPSEN

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

KORSØR

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 & 666

MARIAGER

**J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING**

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

ESBJERGTelegr.Adr.
»Lauritzens«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 & 606

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1876)

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

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

HORSENS

WILH. CHR. BECH

Indeh. AAGE RASMUSSEN

HORSENSTelefon 23—24—34
Statstelefon 5Telegram-Adresse:
»BROKERBECH«

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORGTlf: 25, 133, 262
Stat 2.
Privat 1030Telegr.-Adr.:
»Hude«,
Svendborg**HANS OLESENS Eftf.**

Indeh. BJØRN FINSEN

HORSENSTelefon 45—294
Statstelefon 10Telegram-Adresse:
»OLESENS«**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 17

TORS DAG 25. APRIL 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN

I en saglig og værdig Redegørelse har Industriraadet i sit Tidsskrift kommenteret Situationen i Dag. Det hedder bl. a. deri:

Efter den tyske militære Besættelse af Danmark den 9. April er der med ét Slag opstaaet en fuldstændig ny og uoverskuelig Situation for vort samlede Erhvervsliv og dermed ogsaa for vor Industri. Som intet andet Land har Danmark bygget sin Økonomi op paa Import i stor Stil med hertil svarende Eksport. Vi er blevet det deciderede Forædlingsland, har saa at sige frigjort os fra det begrænsede Areal og den mindst lige saa begrænsede Raadighed over egne Raastoffer og »Naturrigdomme«, som var til vor Disposition. Vort Folks Dygtighed, Foretagsomhed og Trang til stedse højere Levestandard har i Stedet skabt et højt udviklet økonomisk System af meget anselig Kapacitet, baseret paa de nævnte Forudsætninger og atter begunstiget af vore geografiske Beliggenhed, der gav os Fordelene ved den billige søværts Transport af de fornødne Tilførsler. Denne økonomiske Struktur var lige saa egenartet som den var frugtbringende, men den var ogsaa saarbar, saa sandt den forudsatte den fornødne Fortjenstmargen mellem Raastof- og Hjælpevareindkøb og Færdigvaresalg.

I saa Henseende har det periodevis skortet føleligt, og ikke mindst Landbruget med sin Storomsætning og sin baade i den ene og anden Retning ensidige Afsætning har faaet dette at mærke. Kriser har imidlertid alle Lande, selv de mest raastofrige og selvforsynende, været underkastet, og uanset den danske Økonomis særlige Problemer er det dog lykkedes at føre vort Land frem til en Standard, som vi kunde være stolte af.

Allerede med den nuværende europæiske Krigs Udbrud forskød som bekendt nævnte Forudsætninger for vor økonomiske Rentabilitet sig i vor Disfavør, og denne Udvikling er sidenhen blevet alvorligere. Vi var henvist til at købe dyrt og sælge billigt. Til Krigens Blokadepolitik med dens Nedskæring og Hindringer kom saa yderligere den lange Isvinters Virkninger.

Den nye Situation, der skabtes med den 9. April, traf os derfor med svækket økonomisk Modstandskraft og med ikke alt for tilfredsstillende Lagre. Her ved forstærkes selvsagt de almindelige Vanskeligheder, vi nu stilles over for. Meget stor Nedgang i vor Produktionsevne baade i Landbrug og Byerhverv vil være uundgaaelig, saaledes som vor Økonomi nu engang er lagt an.

Men kommer vi saaledes end til at leve i Indskrænkningens Tegn, gælder det dog først og fremmest om ikke at give op. Vort Folk har før vist Evne til at møde kritiske Perioder i dets Tilværelse med Besluttsomhed og Udholdenhed. Som vort øvrige Erhvervsliv vil ogsaa vor Industri yde sin bedste Indsats for at følge Hans Majestæt Kongens Opfordring om at bevare Ro og Værdighed og opretholde vort Samfunds normale Virksomhed i videst muligt Omfang.

Er Øjeblikket end mørkt, maa Modet bevares lyst. Gennem Omlægning og Nyskabelse maa Midler findes for at afhjælpe de midlertidigt standsede, tilvante Tilførsels- og Arbejdsvilkkaar. Resignation og Ofre vil

udkræves. Men bliver de end store, er Maalet, det gælder, dog endnu større: Bevarelsen af den sociale og nationale Balance i vort Folk som Basis for Genopbygning og Fremtid!

Hertil skal føjes nogle Linier, som Redaktør Ernst Christiansen har skrevet i »Flensborg Avis« og som sikkert alle Danske kan underskrive:

Vore Tanker har mange Steder Ærinde. Flyver de i et Nu fra den ene Ende af Landet til den anden, og mener de snart at have husket alle, som de skulde gæste, saa stiger hele Rækker af nye Ansigter og Hjem frem, som under ingen Omstændigheder maa glemmes.

Hvorledes tager han dog det, som er saa ærekær? spørger dit Sind. Hvorledes tager hun det, som er saa følsom og svagelig? Og de Drengene derovre, som havde saa store Planer? Og de unge — hvad siger Niels Bukhs Idrætsfolk?

Vi staar i danske Skibsrederes Kontorer. Ved mange Medarbejderes og Sømænds Hjælp har de spændt et Net af dansk Foretagsomhed omkring Jordkloden. Men dette er i første Omgang blevet Krigens mod de Neutrale. Danmark — det maa ikke glemmes af nogen Part — har betalt flere Hundrede Sømænds Liv for at hævde sin Neutralitet. Og nu skal tilsyneladende det gamle rødhvide Korsflag lukkes ude fra Havene — Danskens »Vej til Ros og Magt« —, danske Skibe skal beslaglægges og Erhverv standses, som har indbragt i Landet Hundreder af Millioner frie Penge til at rette paa Handelsbalancen.

Vi troede os ribbet og tynget helt ned paa Jorden, hedder det til Slut i Artiklen i »Flensborg Avis«. Vi er rige endnu. Der er endnu uendelig meget, vi nødtigt vilde miste. Der er vor Kærlighed til dette Land og Folk, alle disse Landsmænd, Venner, Kammerater. Der er saa meget at holde af, at det fylder Hjertet til de inderste Kroge. Der er en Opgave, en Folkesag større end nogen Sinds.

OVERENSKOMST

Mellem undertegnede Organisationer er der Dags Dato aftalt følgende Overenskomst:

Krigstillæg.

For Skibe, der befinder sig udenfor en Linie Emden/Skagen/Vinga, og over hvilke Rederiet ikke har fri Disposition, bortfalder de gældende Krigstillæg fra og med den 23. ds.

For Skibe, der befinder sig indenfor ovennævnte Linie, nedsættes Krigstillægget indtil videre fra og med den 23. ds. med Halvdelen (Bornholmer-Skibene undtaget).

Opsigelsesfrist.

Der er Enighed om, at den Aftale, der blev truffet den 7. April 1933 mellem Maskinmestrenes Forening, Dansk Styrmandsforening og Dansk Dampskibsrederforening, træder i Kraft fra og med den 23. ds. for samtlige Organisationers Vedkommende, forsaavidt den efter sit Indhold kan finde Anvendelse.

Kostpenge.

Der er Enighed om, at saalænge Officerer, Radiotelegrafister og Hovmestre ikke siges op, giver disse Afkald paa Godtgørelse for Kostpenge i de Skibe i dansk Havn, hvor Forplejning ikke gives. Saasnart Opsigelse gives, ydes der Kostpenge-Godtgørelse i Overensstemmelse med Overenskomsterne. (Denne Paragraf gælder ikke for Kabelskibene).

Officerer i Land paa Ferie.

For disse er der Enighed om, at den Periode, hvor der ydes dem halv Gage, limiteres til Maksimum 6 Maaneder for Officerer med 3 Maaneders Opsigelse, og Maksimum 2 Maaneder for Officerer med 1 Maanedes Opsigelse.

Nærværende Overenskomst kan opsiges af hver af Parterne med 7 Dages Varsel.

København, den 22. April 1940.

Dansk Dampskibsrederiforening,

sign. E. Mægaard.

Maskinmestrenes Forening,

sign. K. A. Rasmussen.

Dansk Styrmandsforening,

sign. H. Christiansen.

Radiotelegrafistforeningen af 1917,

sign. J. Madsen.

Dansk Sø-Restaurants Forening,

sign. Vilh. Rasmussen.

Sømandenes Forbund i Danmark,

sign. Chr. Borgland.

Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark,

sign. G. Hegner.

NATIONALBANKENS VALUTA-BALANCE

Paa Nationalbankens Ugebalance pr. 15. April er der bemærkelsesværdige Forskydninger at notere.

Nationalbankens Guldbeholdning viser i Ugen fra 8. til 15. April en Nedgang med knapt 5000 Kr. til 117 Mill. 65.951 Kr. Overfor dette kan nævnes, at Seddelcirkulationen viser en betydelig Stigning med over 90 Mill. Kr. fra godt 570,0 Mill. Kr. til godt 661,8 Mill. Kr., vistnok en hidtidig Rekord, men sikkert saaledes, at Stigningen under de nu foreliggende Forhold ikke har kunnet undgaas. I samme Forbindelse kan det nævnes, at Nationalbankens Udlaan og Beholdning af diskonterede Veksler er steget fra godt 462,7 til godt 493,6 Mill. Kr. — sikkert et Bevis for, at Nationalbanken, for at kunne holde Erhvervslivet herhjemme i Gang i den vanskelige Overgangstid har maattet aabne for sin »Pengepose« stærkere end hidtil med Kredit o. l., og at bl. a. dette Forhold har været medvirkende til, at Seddelcirkulationen er steget saa stærkt, som Tilfældet er. Paa Passiv-Siden er der en betydende Nedgang for Folio, Kontokurant o. l., fra knapt 127,8 Mill. Kr. til godt 71,13 Mill. Kr.

Hvad Bankens Valutasituation angaar, viser det sig, at Beretningsugen har bragt en lille Stigning i Bankens Tilgodehavender i Udlandet, fra 8,66 til godt 8,98 Mill. Kr. eller med godt 0,3 Mill. Kr. Og samtidig er Bankens Gæld til Udlandet, baade i udenlandsk Valuta og i danske Kr. dalet fra knapt 29,4 til godt 27,68 Mill. Kr.

Netto-Valuta-Gælden til Udlandet er saaledes dalet fra godt 20,7 til ca. 18,7 Mill. Kr., eller med ca. 2 Mill. Kr.

SVERIGES HANDELSBALANCE

Skandinaviska Banken fastslaar i sin sidste Oversigt, at Pengeomsætningen i Sverige i første Kvartal af indeværende Aar har været særlig livlig. Bankens Forretningsindeks, der er beregnet efter Værdien af Clearing-Omsætningen af Handelspapirer, naaede i dette Tidsrum 142.6 (1929 = 100) mod 142.7 i 4. Kvartal af 1939. I mange indenlandske Industrivirksomheder har man maattet forlade 2-Skiftsystemet og gaa over til 3-Skiftsystemet.

I de første 6 Maaneder af Krigen har den svenske Handelsbalance udvist et Indførselsoverskud paa 445 Mill. Kr. mod 174 Mill. Kr. i samme Tidsrum i Fjor. Stigningen skyldes det højere Indførselsbehov samt en væsentlig større Prisstigning for Indførselsvarer end for Udførselsvarer. Samtidig har de overordent-

lig vanskelige Isforhold lagt særligt store Hindringer i Vejen for den svenske Udførsel.

Den svenske Rigsbanks Guld- og Deviserholdninger er i de første 7 Krigsmaaneder faldet fra 2,04 Milliarder til 1,37 Milliarder ved Ugangen af Marts. Guld- og Deviserholdninger svarer endnu til 100 pCt. Dækning af Seddelbehovet.

DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Udenrigsministeriet har udsendt denne Meddelelse om de dansk-tyske Handelsforhandlinger:

»I de seneste Dage har de sædvanlige dansk-tyske Kvartalsforhandlinger fundet Sted i København, og der er under disse opnaaet Enighed om Grundlaget for Samhandelen i April Kvartal.

Under Forhandlingerne er Prisen paa Smør blevet fastsat til 275 Kr. pr. 100 kg franco Grænse, og Svineprisen til ca. 235 Kr. pr. 100 kg cif.

Videre Forhandlinger vil i Løbet af kort Tid finde Sted i Berlin.

DE ENGELSKE REDERE OG REGERINGEN

Det meddeles i Telegrammer fra London, at det nu er lykkedes at opnaa en Overenskomst mellem de engelske Redere og Regeringen angaaende Betalingen for de rekvirerede Skibe. Indtil nu har den engelske Regering betalt Rederne 5 sh. 9½ d. pr. Tons Dødvægt pr. Maaned i Erstatning. Under Forhandlingerne forlangte Rederne 7 sh., idet de selv tilbød at betale Præmierne for Krigsrisiko. Der er blevet sluttet et Kompromis, hvorefter Rederne faar 6 sh., idet Regeringen fortsat vil bære Omkostningerne ved Krigsforsikringen. Man skal ikke være tilfreds i Rederkredse med denne Ordning, der paastaas ikke at være rentabel.

TYSK VURDERING

»Völkischer Beobachter« beskæftiger sig med de økonomiske Virkninger af den tyske militære Aktion i Danmark og Norge. »Det er,« hedder det, »Tysklands Vilje, at Livet, ogsaa det økonomiske Liv, skal gaa sin Gang som hidtil; hvorvidt og i hvilken Udstrækning der desuagtet i Tidens Løb vil ske visse Ændringer, kan man endnu ikke overse.«

I særlige Afsnit giver Bladet korte Rids af Danmarks og Norges Erhvervsliv. Det hedder dernæst:

»Vor Vilje til ikke at hæmme det økonomiske Liv i Norge og Danmark ved Overlagelse af den militære Beskyttelse af de to Lande udelukker ikke, at visse Omlægninger af Udenrigshandelen træder stærkere frem. Allerede forud for den militære Besættelse var Danmark og Norges Handel med England i vidt Omfang blevet afbrudt gennem den tyske Modblokade. Det samme gælder Sveriges Udenrigshandel. Ved den nu gennemførte militære Aktion er England blevet helt afskaaret fra Tilførsler fra de tre nordiske Stater. Hvad det betyder, fremgaar af, at Storbritannien i det sidste Aar før Krigsudbrudet aftog Varer for ca. 1¼ Milliard Reichsmark fra Danmark, Norge og Sverige. Saaledes leverede Danmark 54 pCt. af Englands samlede Import af Svinekød, 24 pCt. af Smørimporten, 33 pCt. af Ægimporten o. s. v. Fremtidig maa England vel hente disse Næringsmidler ad betydeligt længere Transportveje fra de oversøiske Lande. Af Træ har England hidtil dækket 17 pCt. af sit Behov i Norge og Sverige. Da ogsaa Rusland, Finland, Polen og Randstaterne er bortfaldet som Leverandører, har England mistet 70 pCt. af sine hidtidige Trætilførsler. Med Besættelsen af Narvik er der ogsaa gjort Ende paa Leveringerne af svensk Malm til England. Selv om England i 1938 kun indførte 1,6 Mill. Tons svensk Malm, saa spillede denne Import dog en stor Rolle for Englands Forsyning paa Grund af den svenske Malms høje Jernindhold.«

FRAGTBERETNING

Forholdene i Ugens Løb har ikke bragt nogen Klaring i Situationen for de danske Skibes Vedkommende, og vi forstaaer, at Hovedparten af de større danske Baade, der ligger i danske Havne, midlertidigt er oplagt indtil de fornødne Arrangementer for Beskæftigelse under de ændrede Forhold er bragt i Orden.

Der er i Ugens Løb foretaget en Række Befragtinger fra tyske Østersø- og Nordsøhavne til Danmark til de fastsatte Rater, men vi forstaaer, at det hovedsagelig er tysk Tonnage, der har fundet Beskæftigelse her paa Grund af, at de danske Rederier endnu ikke har faaet ordnet de forskellige Hyre- og Forsikrings-spørgsmaal, der med de i Øjeblikket gældende Betingelser vanskeliggør Beskæftigelse uden Tab, ligesom Antallet af promptere Ladninger, for hvilke der kan opnaas stem, naturligvis endnu er begrænset.

Hvorledes Trafikken paa de øvrige Østersøhavne vil forme sig, er ikke i Øjeblikket klarlagt, og endnu hersker der formodentlig efter den usædvanlig strenge Vinter store Isvanskeligheder i den nordlige Del af Østersøen, hvor der antagelig først kan regnes med aabent Vande henimod Midten eller Slutningen af Maj, ligesom det maa formodes, at Leningrad og Havnene i den finske Bugt aabnes paa et langt senere Tidspunkt end sædvanlig for den almindelige Trampfart.

SKIBSFARTEN PAA GRØNLAND

Grønlandsfareren, Kaptajn Johs. Balle, er beskæftiget med Udarbejdelsen af et Værk om Sejlsadsen paa Grønland.

Efter sin Konfirmation drog Johs. Balle til Søs, og i en Snes Aar sejlede han paa Grønlandsfarten, først som Styrmand og derefter som Fører. 1931 gik han i Land og gav sig i Kast med den Opgave at skrive et Værk om Grønlandsfartens Historie.

De gamle Sejlanordninger for Grønland er ikke uden Pudsigheder. Saaledes fortæller Johannes Balle:

Da Bergens-Kompagniet, der hidtil havde forestaaet Sejlsadsen paa Grønland, ikke længere kunde klare sig, sendte Kongen 1728 Marine-Koffardiskibet »Morianen« af Sted til Grønland med Gods og 67 Passagerer, hvoriblandt 12 Forbrydere, 6 Mænd og 6 Kvinder, der blev tvangsgiftet med hinanden og sendt til Grønland for at blive sat i Arbejde dér og sætte Bo deroppe. Det fremgaar af Skibspapirerne fra denne Tur, at det kneb med at holde Disciplinen som Følge af disse Kvinders Forhold til Soldaterne, og der var derfor næsten til Stadighed en eller flere i »Bøjlen« (Strafferedskab).

Det viser sig, fortsætter Kaptajn Balle, at Hollænderne var særdeles godt orienterede ved Grønland. Et Kort over Grønland og Farvandene dér omkring lavet 1720 af Hollænderen Lorenz Feykes Haan er saa godt, at man den Dag i Dag godt kan sejle efter det. Det samme gælder en Bog med Sejlforskrifter, samme Hollænder har udgivet.

De mange Sejlskibe, der i Aarenes Løb har været sat ind paa Grønlandsfarten — der var en Tid, hvor man var oppe paa ni — havde ikke sjældent en lang og farefuld Færd. En særlig vanskelig Tur havde »Hvalfisken« 1887. Den gik fra København 17. Maj og vendte først tilbage fra Grønland den 12. December. Paa Grønland sagde man spottende, at det kom af, at den, naar den havde avanceret to Mil, gik en Mil tilbage for at se, hvor langt den egentlig var kommen. 1868 var »Hvalfisken« 103 Døgn om en Tur til Grønland. Men under heldige Vind- og Vejrforhold kunde man den Gang gøre Rejsen den ene Vej paa tre Uger. Den hurtigste Rejse præsterede »Nordlyset«. Den udførte en Gang en Rejse fra København til Julianehaab og tilbage paa 54 Døgn. Det var omkring Aarhundredskiftet, og den førtes af Kaptajn H. V. Bang. Den kom saa hurtigt tilbage, at man i

København var ved at tvivle paa, at »Nordlyset« havde været helt deroppe, og Kaptajn Bang undgik ikke et forsigtigt Spørgsmaal, om han ikke var vendt om paa Vejen derop.

I vor Tid er det jo anderledes. I godt Vejr løber »Disco« fra København til Julianehaab paa en halv Snes Døgn. Grønlandsfarten har tit været en baade vanskelig og farlig Sejlads. Alligevel er der gaaet forholdsvis faa Skibe til paa den Fart, siden »Hans Egede« 1720 gik derop paa sin første Tur. Førerne paa disse Skibe har altid hørt til de bedste inden for vor Sømandsstand.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Spanien vil købe Skibe

Ved en ny Lov er det spanske Industri- og Handelsministerium blevet bemyndiget til i særlige Tilfælde at købe udenlandske Skibe. Køb skal særligt ske, naar Skibene ved deres Egenskaber, Prisen og Betalingsformen vil udgøre en Berigelse for Nationaløkonomien. Herved skal den spanske Handelsflaades Tab under Borgerkrigen søges udlignet.

Skagenkutter forulykket

En af de store Skagenskuttere »Invicta«, S. 117, er foreleden forulykket.

Af Besætningen er Skipperen, den 36-aarige *Otto Marquardsen* og den 17-aarige Skibsdreng, *Holger Emanuel Engbjerg Sørensen*, omkommet.

Skipper Marquardsen var den første, der sammen med Dir. Har. Blegvad anstillede Fiskeriforsøg i den persiske Bugt.

Flydende Hospitaler for hollandske Sømænd

Holland vil om kort Tid komme til at raade over tre flydende Hospitaler af Hensyn til Sømændenes Sikkerhed. Tre Trawlere vil blive udstyret med traadløse Sende- og Modtageanlæg samt de nødvendige Indretninger til at kunne yde en første Lægehjælp. Disse Trawlere skal sejle mellem Ymuiden eller Hook van Holland og The Downs, konvojere Handelsskibe og yde første Hjælp til Sømænd, der kommer i Fare.

Trawlernes Lastrum er blevet omdannet til Hospitalsrum, hvor der vil kunne ligge en Snes Personer. Trawlernes Mandskab vil delvis fungere som Sygepassere. Langs Trawlernes Sider vil der blive anbragt Net, saa skibbrudne Sømænd kan klynge sig til Nettene og komme om Bord.

Københavns Skipperforening

Københavns Skipperforening har afholdt Generalforsamling, hvor Formanden, Kaptajn *Svend Prip*, aflagde følgende Beretning.

Aaret, der svandt, fik en trist Afslutning. Krigen bragte store Forstyrrelser, og de mange med de smaa Indtægter føler haardt det økonomiske Tryk. Dette har da ogsaa givet sig Udslag i flere Henvendelser om Hjælp, og desværre har vi ikke kunnet imødekomme dem alle.

I Aarets Løb er 9 Medlemmer døde, der var indtraadt 8 nye Medlemmer, saaledes at Medlemstallet ved Aarets Slutning var 257. I Aarets Løb var modtaget Legatet paa 10,000 Kr., som afdøde Havnemester C. A. Bonde havde testamenteret Foreningen.

Formanden aflagde derefter Regnskabet, hvoraf fremgik, at Regnskabsaaret var sluttet med følgende Resultat: Foreningskassen 7037 Kr. 82 Øre i Overskud, Understøttelseskassen og Legaterne 4065 Kr. 11 Øre i Overskud, Stiftelsen 916 Kr. 63 Øre i Underskud. Der er i Aarets Løb ydet Foreningens Medlemmer, Enker og Børn forskelligartet Hjælp og Understøttelse til et Beløb af 64,898 Kr. Foreningens Formue andrager godt 1 Mill. Kr. og Legatformuen 688,000 Kr.

Til Slut meddelte Formanden, at Bestyrelsen i Aarets Løb havde arbejdet energisk med Planerne om at finde en Ejendom eller velegnet Grund til ny Bygning. Man havde fundet en passende Grund, ladet Arkitekten udarbejde Planer, blandt andet omfattende Bolig for Navigationsskolen, og havde derefter tilstillet Ministeriet Forslag med Udkast og Beregninger — men intet Svar faaet fra Ministeriet. Bestyrelsen fortsatte dog Arbejdet paa begge Linier.

Efter at Kaptajnerne C. A. Jensen, E. H. Salomonsen og H. L. Rosfeldt var genvalgt til Bestyrelsen, sluttede Generalforsamlingen.

Søforhør

I Sø- og Handelsretten har der været Forhør i Anledning af D. F. D. S. Motorskib »Argentina« Forsvinden paa Rejse fra Danmark til Sydamerika i Ballast. Hele Besætningen, 33 Mand, savnes.

Skibsinspektør Kaptajn Petersen fra D. F. D. S. oplyste, at Skibet havde fulgt en Kurs, hvor man mente at undgaa enhver Fare, og hvor Samsejling ikke gjaldt. I

ovrigt kunde der ikke oplyses noget udover, at Skibet den 17. Marts havde været i Radioforbindelse med et andet af Selskabets Skibe, og at der ikke siden er hørt noget til »Argentina« eller dets Besætning.

Krigstillægget var Forhøjelse af Hyren

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag angaaende Krigstillægget for Søfolk. Det omstridte Spørgsmaal drejede sig om, hvorvidt Krigstillægget er et personligt Risikotillæg eller et Led i Hyren.

Sagen var paa en Letmatros' Vegne anlagt af Sømandenes Forbund mod Dampskibsselskabet »Svendborg«. Letmatrosen havde været forhyret med Motorskibet »Chastine Mærsk«, og Sømandsforbundet krævede Dampskibsselskabet dømt til at betale 65 Kr. 67 Øre som hans Andel i et Beløb, som Rederiet havde sparet i Krigstillæg til en Tømmermand i Tiden 30. August til 30. Oktober 1939, i hvilken Tid Skibet havde sejlet med en Tømmermand for lidt. Rederiet havde i Forvejen fordelt den for Tømmermanden sparede egentlige Hyre til Dæksbesætningen, men vilde ikke fordele Krigstillægget, da man ansaa dette for et personligt Risikotillæg for de enkelte.

Sø- og Handelsretten fastslog, at Krigstillægget maa anses som en Forhøjelse af Hyren og bør tages i Betragtning ved Fordelingen af besparet Hyre. Dampskibsselskabet dømtes derefter til at betale efter Paastanden og skal betale Sagens Omkostninger med 50 Kr.

Eksamensresultater

Direktøren for Maskinistundervisningen har sendt os Resultatet af de i Aarhus og Odense i April Maaned afholdte Maskinisteksaminer.

I Aarhus: Til Motorpasserprøven mødte 34 Eksaminander, hvoraf 31 bestod; til Maskinpasserprøven mødte 40 Eksaminander, hvoraf 39 bestod; til den almindelige Maskinisteksamen mødte 32 Eksaminander, hvoraf 31 bestod.

I Odense: Til Motorpasserprøven mødte 28, hvoraf 27 bestod; til Maskinpasserprøven mødte 20, hvoraf 18 bestod; til den almindelige Maskinisteksamen mødte 49 Eksaminander, hvoraf 45 bestod.

Eksamensresultaterne fra »Københavns Navigations-skole«

Ved den afsluttende Eksamen ved Københavns Navigations-skole havde der til Skibsførereksamen indstillet sig 21 Elever, hvoraf 19 bestod, til Styrmandseksamen 32, hvoraf 31 bestod, og til Radioekspedientprøven 26, hvoraf 24 bestod.

Skibsførereksamen.

Helge E. Christiansen 97 Points, John O. Frederiksen 119, Børge C. Jensen 105 og Knud S. E. Østergaard 91. alle af København, Eyvind V. Nielsen, Holbæk, 115, Evald T. Christiansen, Varde, 140, Gudmund P. Larsen, Allinge, 108, Arthur H. F. Pitelkow, Husum, Tyskland, 144, Hans C. Christiansen, Tikøb, 115, Peter L. Fabricius, Læso, 128, Aage B. Palm, Dragør, 120, Frits E. Pedersen, Bøvling, 110, Poul C. Tillisch, Minneapolis, U.S.A., 113, Finn Bergmann, Aarhus, 162, Jørgen C. Hansen, Vordingborg, 122, Arne Larsen, Korsør, 110, Johannes Nielsen, Lundby, 98, Holger Petersen, Hunseby, 110, Alex U. Schelde, Aunede, 85.

Styrmandseksamen.

Aago M. G. Frentz, 167 Points, Ernst O. Larsen, 169, Ivar P. S. Mogensen 186, Villiam Olsen 113, Kai R. S. Rosaa 134, Bent Ronne 159, Svend A. Saugman 124, Evers B. Stenderup 107, Ibb K. Stenderup 145, Børge Andersen 112, Keld E. Nielsen 108, Poul Olsen 145, Axel H. Svendsen 184, Hans C. H. Sørensen 148, alle af København, Eilif Wilbur J. Andersen, Helsingør, 99, Wladimir Herman, Odessa, Rusland, 158, Ole N. B. Olsen, Ebeltoft, 177, Per Ø. Pedersen, Frederiksberg, 174, Niels M. Seiersø, Maaløv, 121, Carl V. Svenson, Kallehave, 180, Eigil M. Andersen, Nakskov, 133, Kjeld Andersen, Ørum, 133, Aage K. Axelsen, Køge, 131, Alfred Brogaard, Herning, 162, Erik Fuglsang Madsen, Hjørring, 104, John Kjærboek, Færøerne, 97, Poul B. Lindgreen, Frederiksberg, 101, Hans Nielsen, Højrup, 117, Niels J. Nielsen, Havnlev, 138, Hans O. A. P. Thomsen, Nykær, Bornholm, 117, Thorkil Thorup, Rold, 165 Points.

Radio-Ekspedientprøven. Certifikat af 1. Klasse.

Leif C. H. Frederiksen 6,3 Points, John Hansen 5,9, Bendt H. Jensen 5,5, Fini P. E. Guldborg 6,0, alle af København, Otto E. Bruusgaard, Berning, 6,5, Robert D. F. Arge, Thorshavn, 7,0, Olav J. K. Pedersen, Egensen, 4,5 Points.

Certifikat af 2. Klasse.

Erik Birch 6,1 Points, Poul T. S. Christensen 6,5, Poul J. A. H. Jørgensen, 7,5, Alex W. Lange, 5,9, Aage H. Madsen 6,6, Kai Nielsen-Reinholdt 5,6, Poul R. L. Thomas

6,5, alle af København, Niels O. K. Dalsgaard, Breininge, 5,0, John M. Ernst, Helsingør, 5,7, Carlo C. Hansen, Korsør, 5,7, Henry G. S. Hansen, Odense, 5,5, Gunnar O. Jensen, Nykøbing M., 6,2, Jørgen Jensen, Korsør, 5,6, Hans Aa. Jørgensen, Kalundborg, 6,0, Mogens Mogensen, Nakskov, 7,0, Ove C. Nielsen, Frederiksberg, 3,7 og Carl T. Thomsen, Rønne, 5,9 Points.

Pacific ændrer sit Regnskab

Dampskibsselskabet Pacific har indkaldt til en ekstraordinær Generalforsamling den 4. Maj, hvor man vil behandle et Forslag om Ændring af Overskudsfordelingen, der vedtoges paa den ordinære Generalforsamling. Det drejer sig om Henlæggelserne til Reserve- og Udbyttereguleringsfondet og hænger sammen med de nye Skattelove. Efter det oprindelige Forslag henlagdes 270,000 Kr. til Reserve- og Fornylsesfondet, 75,000 Kr. til det lovpligtige Reservefond og 45,000 Kr. til Udbyttereguleringsfondet.

Der er System selv i Skibsnavne

Det er ganske ejendommeligt at lægge Mærke til, hvorledes hvert Rederi har sit eget Navnesystem, naar det gælder Skibsnavne. Herpaa gives mange Eksempler i det sidste Nummer af »Frivagten«. J. Lauritzens Skibe har korte Pigenavne, alle endende paa »a«. Dansk-fransk bruger Lande og Landsdele. Pacific anvender kun europæiske Hovedstæder. Ø.K. de gamle latinske danske Landsdelnavne. Alle Nordens Skibe begynder med »Nord-«. Torm bruger gamle nordiske Pigenavne som »Aslaug«. Ove Skou Pigenavne med fem Bogstaver endende paa »e«. Orion henter alle Skibsnavnene fra Stjerneverdenen. Hafnia benytter udelukkende danske Sunde og Orient Navne, der ender paa »ia«, som »Victoria«. Rederiet Dannebrog's Skibe bærer alle Navne, der ender med »borg«, og sammensatte Navne med »Mærsk« er A. P. Møller-Baade.

Det er en uskreven Lov, at man ikke bryder ind i andres Navnesystem.

Svensk Malm over Østersøen

Det tyske Efterretningsbureau meddeler:

Fra velunderrettede økonomiske Kredse forlyder, at der i Stockholm er blevet indkaldt en Konference af Aktionærer i de forskellige Selskaber, der er interesseret i Udvinningen og Afsætningen af de nordsvenske Malmejer. En Repræsentant for »Luossavara Kirunavara Aktiebolaget« har erklæret, at selv om Havnen i Narvik ikke mere skulde kunne benyttes som Følge af en Soblokade eller Ødelæggelse af Trafikanlæggen, vil Jernudførslen til Tyskland kunne fortsættes over Østersøen, der om kort Tid vil være fuldstændig isfri. De større Krav til Skibstonnage, som denne Nyordning vil stille, kan let opfyldes, da mange Skibe, som hidtil har sejlet paa England, nu er disponible. Flere svenske Rederier skal allerede have erklæret sig rede til at omlægge deres Drift i Overensstemmelse hermed.

Orient

Dampskibsselskabet »Orient«, der giver 10 pCt. Udbytte plus 5 pCt. Bonus for 1939, har nu udsendt Regnskabet. Det fremgaar heraf, at de indsejlede Fragter har beløbet sig til 4,968,982 Kr. mod 4,213,222 Aaret forud, og der er saaledes en Stigning paa ca. $\frac{1}{4}$ Mill. Kr. Imidlertid er Udgifterne ogsaa steget noget, fra 2,735,620 Kr. foregaaende Aar til 2,924,688 Kr., og Driftsoverskuddet bliver saaledes 2,044,294 Kr. mod 1,477,602 Kr. Til Driftsoverskuddet kommer Saldo fra forrige Aar 83,162 Kr. og Renter og Udbytte i fremmede Selskaber med 123,516 Kr., ialt 2,250,973 Kr.

Af Regnskabet ses endvidere, at Administrationsudgifterne har været 129,928 Kr. og Tantiømer 108,548 Kr. Paa Skibene afskrives 700,000 Kr., og der henlægges 550,000 Kr. til Ekstra-Reservefond. Aktionærerne faar som nævnt 10 pCt. i Udbytte og en Bonus paa 5 pCt. i Anledning af, at det i Aar er 25 Aar siden Selskabets Stiftelse, hertil medgaar ialt 750,000 Kr., og der bliver da til Rest 10,098 Kr. at overføre til næste Aars Regnskab.

I Selskabets Flaade er der ingen Ændring sket i Aarets Lob. Flaaden bestaar af 6 Motorskibe paa tilsammen 50,595 Tons Dødsvægt, der efter Aarets Afskrivning staar bogført til 6,186,908 Kr. Skibene har en Gennemsnitsalder af 9 Aar, og den bogførte Værdi er ca. 122 Kr. pr. Ton Dødsvægt. Selskabets Beholdning af Fonds og Aktier andrager 2,505,132 Kr. og en Kasse- og Bankbeholdning paa 471,489 Kr. Af Status ses endvidere, at Selskabet har en lovmæssig Reservefond paa 1,250,000 Kr., en Ekstra-Reservefond paa 550,000 Kr., en Dispositionsfond paa 655,350 Kr., en Surveyfond paa 185,000 Kr. og en Nybygningsfond paa 592,360 Kr. De samlede Reserver andrager saaledes godt 3,2 Mill. Kr.

»Dampskibsselskabet af 1912«

I Aarsberetningen for 1939 for Dampskibsselskabet af 1912 A/S, der foreligger nu, hedder det:

Det forløbne Aar har været præget af Uro og Bekym-

ringer, som kulminerede i Storkrigens Udbrud den 1. September 1939. Ledelsen har søgt at operere mellem de mange Skær, og dette lykkedes Aaret ud. Efter Krigens Udbrud har Skibene i langt højere Grad end normalt sejlet paa Danmark for at lette Landets Tilforsler. Normalt sejler »D/S. af 1912« og »D/S. Svendborg« kun lidt paa Danmark, men har gennem Aarene med Held søgt at tjene Landet ved at tilføre det Indtægter og Beskæftigelse udefra.

Tankmarkedet har været svingende, og der har været store Vanskeligheder paa Grund af Krigen. Selskabernes Flaade paa dette Felt begynder efterhaanden at ældes, og Fornyelse er meget ønskelig. I Aarets Løb traadte Nybygning M/T. »Inge Mærsk«, ca. 14,600 Tons Dødvægt, i Fart, medens en lignende Baad, M/T. »Henning Mærsk«, bortsolgtes til Udlandet paa Vilkaar, som normalt var exceptionelt gunstige, men som nu paa Grund af Krigens Udbrud og Danmarks Besættelse kan berede Skuffelser. En væsentlig Del af Salgssummen udestaar.

Selskaberne har, saa vidt de forskellige Forhold har tilladt det, søgt at opretholde sine Ruter ude i Verden. I Aarets Løb traadte de nybyggede, hurtige Linjebaade M/S »Laura Mærsk« og M/S »Lexa Mærsk« i Fart.

Dampskibsselskabet af 1912's almindelige Flaade er i Aarets Løb forøget med S/S »Rita Mærsk«, en hurtig Specialbaad. For øvrigt gælder det her som for Tankflaaden, at Fornyelse af Materiellet er stærkt tiltrængt. Dansk Statsstyrelse vilde have handlet klogere, hvis den havde lettet, ikke vanskeliggjort saadanne Fornyelser.

Det samlede Resultat for 1939 er omtrent som for 1938, men da Forholdene ogsaa for de enkelte Aktionærer vil rumme mange Vanskeligheder, har Bestyrelsen ment, trods de store Tab, som kan forudses, at burde foreslaa Udbetaling af et Udbytte paa 25 pCt. imod 20 pCt. for 1938.

Ved Aarets Slutning bestod de to Selskabers samlede Flaade af 47 Skibe af forskellig Art til en samlet Anskaffelsessum af 94,8 Mill. Kr., en Bogværdi af 42 Mill. Kr. og med en Dødvægtskapacitet af 309,470 Tons Dødvægt. Selskaberne havde paa samme Tidspunkt ved danske Værfter 6 Skibe af forskellig Art under Bygning paa tilsammen 75,200 Tons Dødvægt. Selskaberne var saaledes en ikke helt ringe Faktor i dansk økonomisk Liv.

Den 9. April d. A. blev Danmark besat af fremmed Militærmagt, og jeg skylder Aktionærerne at sige, at jeg er ganske ude af Stand til at overse, hvilke Følger dette vil have for Selskaberne, og hvilken Del af deres Flaade — og i hvilken Stand — der eventuelt vil være tilbage den Dag, Danmark atter er frigjort. Da disse Selskaber, som jeg jo har grundlagt, er en ikke ringe Del af min Livsindsats, er dette naturligvis for mig en personlig Sorg, en Følelse, som dog blegner ved Bekymringer for Landets Vel.

A. P. Møller.

Meddelelser fra Handelsministeriet

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.

København, den 22. April 1940.

Ifølge derom modtaget Underretning har Ministeriet for offentlige Arbejder under 9. d. M. tilskrevet Den kongelige Havnekommission i Frederikshavn saaledes:

»Efter Modtagelsen af Havnekommissionens Skrivelse af 11. Januar d. A. foretager Ministeriet herved med Gyldighed fra den 16. d. M. at regne følgende Ændring i den for Frederikshavns Havn gældende Havne- og Brotakst for Perioden 1937—41:

I Afsnit I. A. 3. (Fuldstændig Fritagelse for Havnepenge) tilføjes som et nyt Punkt O:

»Fartøjer, der udelukkende søger Havn af Hensyn til Faren for drivende Miner, er fritaget for Skibsafgift, naar de ikke henligger i Havnen ud over en Maaned.»

Hvilket tjenstlig meddeles med Tilføjende, at man, saafremt der maatte blive forelagt Ministeriet Tilfælde, hvor der maatte herske Tvivl om, hvorvidt den nævnte Fare for drivende Miner er den udelukkende Aarsag til, at et Fartøj søger Havn, normalt vil lade Tilstedeværelsen af en objektiv Faresituation for Fartøjet være afgørende for, om Afgiftsfrihed i Medfør af fornævnte Bestemmelse vil kunne indrømmes, og kun, for saa vidt ganske særlige Omstændigheder maatte gøre det ubetænkeligt, lade et ikke af officielle Meldinger underbygget Anbringende om

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Minifare være fyldestgørende i den her omhandlede Henseende.

Hvilket herved meddeles,

P. M. V.

sign.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.

København, den 22. April 1940.

Ifølge derom modtaget Underretning har Ministeriet for offentlige Arbejder under 9. d. M. tilskrevet Helsingør Havneraad saaledes:

»Efter Modtagelsen af Havneraadets Skrivelse af 27. Januar d. A. (J. Nr. 1 c) foretager Ministeriet herved med Gyldighed fra den 16. d. M. at regne følgende Ændring i den for Helsingør Havn gældende Havne- og Brotakst for Perioden 1937—41:

I Afsnit I. A. 3. (Fuldstændig Fritagelse for Havnepenge) tilføjes som nyt Punkt o:

»Fartøjer, der udelukkende søger Havn af Hensyn til Faren for drivende Miner, er fritaget for Skibsafgift, naar de ikke henligger i Havnen ud over 1 Maaned.»

Hvilket tjenstlig meddeles med Tilføjende, at man, saafremt der maatte blive forelagt Ministeriet Tilfælde, hvor der maatte herske Tvivl om, hvorvidt den nævnte Fare for drivende Miner er den udelukkende Aarsag til, at et Fartøj søger Havn, vil lade Tilstedeværelsen af en objektiv Faresituation for Fartøjet være afgørende for, om Afgiftsfrihed i Medfør af fornævnte Bestemmelse vil kunne indrømmes, og kun, for saa vidt ganske særlige Omstændigheder maatte gøre det ubetænkeligt, lade et ikke af officielle Meldinger underbygget Anbringende om Minifare være fyldestgørende i den her omhandlede Henseende.

Hvilket herved meddeles,

P. M. V.

sign.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.

København, den 4. April 1940.

Ifølge derom modtaget Underretning har Ministeriet for offentlige Arbejder under 28. f. M. tilskrevet Humlebæk Havne-Interessentskab saaledes:

»Efter Modtagelsen af Havne-Interessentskabets Skrivelse af 18. d. M. foretager Ministeriet herved med Gyldighed fra den 4. April d. A. at regne følgende Ændring i den for Humlebæk Havn gældende Havne- og Brotakst for Perioden 1937—41:

I Afsnittet vedrørende Fritagelse for Havnepenge ændres i 2. Stk., 5. Linie, Ordet »samt« til et Komma, hvorhos der i samme Stykke tilføjes, »samt Fartøjer, der udelukkende søger Havn af Hensyn til Faren for drivende Miner, naar de ikke henligger i Havnen udover 14 Dage.»

Hvilket tjenstlig meddeles.

Hvilket herved meddeles,

P. M. V.

sign.

Jubilæum

1. Maskinmester *Hans Cornelius Andreasen* har netop fejret 40 Aars Jubilæum i D.F.D.S. Andreasen blev ansat i D.F.D.S. den 24. April 1900 som Maskinassistent i s.s. »Loire« og forfremmet til Undermaskinmester fra 8. Juli 1904.

Den 1. November 1922 blev Mester Andreasen udnævnt til 1. Maskinmester.

1. Maskinmester *Aage Høirup* fejrer 40 Aars Dagen for sin Ansættelse i D.F.D.S. den 30. April, idet han den 30. April 1900 blev Maskinassistent i s.s. »Hekla«. Han forfremmedes til Undermaskinmester fra 13. Maj 1902.

Den 1. Januar 1920 blev Mester Høirup udnævnt til 1. Maskinmester.

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

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.: "Holmeild"
Amaliegade 38**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

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**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 Rnstbankning

H & W Olle - H & 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:
Vinkeco**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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

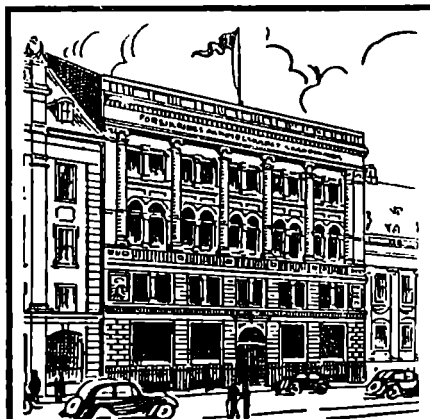
★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



*Tegn Geres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

1/0 GRØN & WITZKE

Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9316

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.



KØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

**BRONZE
PROPELLER**

frs
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 Frhavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglsøen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnesiden 5,6—7,5 m. Nord for Frhavnen 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, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutekartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og dede, 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, Dybgaaende 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 Sejlakbe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 8 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for beholdvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frhavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvaesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse 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 (Orlogsværft), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frhavnen. 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

Dybdor ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrilinien 6,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Traekhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrilinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge 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 højst 300 Kr. (alt med et Tillæg af for Tiden 40 pCt.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Lofteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. 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 80 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 13 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlakbe 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.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partisladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere frl. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge 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 frl. Lodsæd ved Havnen og i Fyrakbet Lappegrund. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og 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. Havnepakhuus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlak med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmeværende Fartøjer betales det halve. Varesafgift: Moderat. Bugsering, uformet. Ingen Lodstafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor bele Havnen rundt, Købingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. 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 Slangor benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 18

TORS DAG 2. MAJ 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SAMMENHOLDET

I den dybt alvorlige Tid, vi nu gennemlever, er intet vigtigere end Sammenholdet. Hele det danske Folk staar da heldigvis ogsaa — bortset fra faa Ekstremister — samlet bag Kongen og har bevaret den Ro og den korrekte Optræden, der krævedes. Regeringen omfatter alle fire politiske Partier og selvom der i Fortiden har været nok, der kunde skille, er Tiden ikke inde til det nu. Kongen er vort naturlige Midtpunkt og i Tillid til hans Autoritet og til Samlingsregeringens Afgørelser maa vi møde den Fremtid, der tegner sig saa mørk og usikker som aldrig før i vort gamle Lands Historie. Som det gælder for Samfundet i sin Helhed, gælder det ogsaa i denne Tid for det betydningsfulde Erhverv Skibsfarten: Enighed og Sammenhold.

De Fejl, der er begaaet, maa senere drøftes, i Øjeblikket maa vi kun — som en af Tidens store Statsmænd har sagt — tie og arbejde og saa haabe, at vi kan komme gennem denne Trængselstid uden at miste det, der har den dybeste Værdi for os alle. For mange har denne Prøvelsens Tid uden Tvivl ogsaa nu stor Betydning derigennem, at de bliver klar over, at de tilhører et Folk — et af de ældste og et af dem, der har den højeste Kultur i Verden — der nok kan have fejlet men for bestandig vil holde fast ved sit Sprog, sin Kultur, sin Jord og sine Minder. Det Land er Danmark, og det er vort.

»Brat af Slaget rammet, kastet haardt til Jord, ligger brudt og lammet, Du vor gamle Mor,« hedder det i en af vore smukkeste Fædrelandssange, hvis Ord har særlig Bud til os alle i denne svære Tid. »Ingen Døgnets Flaner, rendt fra Bog og Naal . . . Mænd med faste Hjerter, det er Danmarks Maal.« Og lad denne Fasthed nu demonstrere sig i at vi alle — indenfor Skibsfarten som indenfor alle andre Erhverv — staar sammen, korrekte og tavse, bag Konge og Regering. Lad os i fast og tillidsfuldt Sammenhold arbejde paa at føre Danmark, det danske Folk gennem de Trængsler og Prøvelser, vi alle vil komme til at gennemleve. Det er Danmarks Fremtid, det gælder. For den maa vi staa sammen og yde ethvert Offer, der maatte blive krævet. Er vi blot enige om Sammenholdet, vil Mørket igen en Dag vige og et Danmark som vi alle, hver paa sin Post, hvor beskeden den saa end er, har ydet vort for, igen indtage sin Plads blandt Europas frie Nationer. Husk dette: Det er ikke nu for os selv først og fremmest, det er for Danmark, vi arbejder og bringer vort Offer.

KRIGSFORSIKRINGEN AF SKIBE OG VARER

Handelsminister *Kjærboel* forelagde i Lørdags fire Lovforslag vedrørende Krigsforsikring. De tre indfører væsentlige Ændringer i de ældre Krigsforsikringslove — for Skibe, for Ladninger og for Løsøre — hvorved Staten træder ind for Risikoen efter 9. April.

Krigsforsikringen for Skibe.

Man har anset det for betænkeligt under de ekstraordinære Forhold at lade »Krigsforsikringen for danske Skibe« overlage nye Forsikringer paa Basis af det hidtidige Garantigrundlag. For dog at have Adgang til at dække Krigsrisikoen for danske Skibe, der gaar i Fart indenfor de Farvande, hvortil dansk Skibsfart for Tiden er hen-

vist, foreslaas nu indenfor Institutet oprettet en ny selvstændig Afdeling, hvilende paa Statens Garanti, for Forsikringer, der er tegnet eller tegnes fra og med 9. April. Afdelingen omfatter ikke oplagte Skibe; disse er overført til Krigsforsikringen for Løsøre.

Den nye Afdeling er berettiget til at »begrænse Virksomheden f. Eks. til nærmere angivne Fartsomraader, saaledes at der ikke er Adgang eller Forpligtelse til at tegne Forsikring i Institutet for andre Fartsomraader«.

De oplagte Skibe.

Som Følge af de ekstraordinære Forhold maa det forudses, at en vis Del af den hjemmenværende danske Handelsflaade kan blive udsat for at maatte oplægges for kortere eller længere Tid ad Gangen, idet det næppe vil vise sig muligt at skaffe stadig Beskæftigelse for alle Skibene i Kattegats- og Østersøfarten. Under de ændrede økonomiske Forhold ogsaa for det oprettede Forsikringsinstitut »Krigsforsikringen for danske Skibe« vil det ikke for en for Rederierne overkommelig Præmie være muligt eller forsvarligt at lade dette Institut overlage Krigsrisikoen for disse Skibe under Oplægning.

Man har derfor fundet det naturligt at overføre denne Risiko til »Krigsforsikringen af Løsøre«. Den foreslaaede Udvidelse af dette Forsikringsforbunds Omraade skønnes at ville forøge Forbundets Risiko mellem 50 og 100 Mill. Kr., men da Forbundet i Forvejen omfatter Værdier, der skønsmæssigt er anslaaet til 4 Milliarder Kroner, synes en Udvidelse som den foreslaaede ikke at være betænkelig. Den for »Krigsforsikringen af Løsøre« gældende Begrænsning af Præmierne vil ganske vist kunne medføre, at litte Tab af Skibene ikke vil kunne erstattes fuldt ud, men denne Ulempe synes dog ikke at kunne være afgørende. Kun Skibe, der er oplagt i danske Havne eller Farvande, omfattes af det stillede Forslag.

»Lystfarløjer« er fremdeles undtaget fra Lovens Omraade.

Skibene anses kun for »oplagte«, naar Anmeldelse om Oplægningen er sket til Krigsforsikringen for danske Skibe.

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer.

Ved Ændring i Loven om Forsikring af Varer og Fragt mod Krigsfare til Søs indfører man, med samme Motivering som for Krigsforsikringen for Skibe, indenfor »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« en ny selvstændig Afdeling, hvilende paa Statens Garanti for Forsikringer, der er tegnet fra og med den 9. April 1940.

De to Afdelinger hæfter ikke for hinandens Forpligtelser, og Krav paa den ene Afdeling kan ikke ved Modregning eller paa anden Maade gøres gældende mod den anden Afdeling.

Den nye Ordnings Overskud maa bode paa den gamle Krigsforsikring.

Senere paa Dagen kom disse Forsikringsforslag til 1. Behandling i Folketinget.

Her anbefalede det af de forskellige Ordførere. Dermed sendtes Forslagene til Udvalgsbehandling. 2. Behandling foregik Mandag.

DE SAVNEDE FRA KRIGSFORLISTE SKIBE

Justitsministeren har forelagt et Forslag til midlertidig Lov om bortbelevne Personer fra krigsforliste Skibe.

Personer, der vides at have været om Bord i krigsforliste Skibe, skal anses for døde, med mindre særlige Omstændigheder giver Grund til at antage, at de fremdeles er i Live. Selv om danske Skifteretter har strakt sig vidt i Retning af at anse det for godtgjort, at Personer om Bord i krigsforliste Skibe er døde, har der ogsaa foreligget Eksempler paa, at Skifteretten er vejet tilbage for at afvige fra de almindelige Regler til Skade for berettigede Interesser hos Ægtefæller, Arvinger m. fl., Interesser, der ogsaa vil have Forbindelse med Erhvervelse af Forsikringssummer, Krav paa Hædersgaver og lignende.

Efterladt Ægtefælle faar Tilladelse til at indgaa Ægteskab 1 Aar efter det Tidspunkt, da Ægtefællen anses for død. Saafremt det maatte vise sig, at den borte-

blevne alligevel er i Live, skal han i 20 Aar efter det Tidspunkt, han er blevet erklæret for død, være berettiget til at kræve sin Formue tilbage fra dem, til hvem den er udlagt.

RUSLANDS HANDEL PAA HAMBURG

Det danske Generalkonsulat i Hamburg bringer følgende Meddelelse fra tyske Blade om Ruslands Handel og Skibsfart paa Hamburg:

I Leningrad Havn er efter at denne paany er blevet isfri dette Aars Skibsfartsperiode begyndt. Talrige Skibe er allerede parat til at løbe ud med Last. Blandt de nye Sovjetskibsfarts Linier er især den regelmæssige Trafik mellem Leningrad og Hamburg saavel som mellem Leningrad og Stockholm af Betydning for den sovjetrussiske Handel i Østersøen. Man venter først og fremmest en stærk Stigning i den gængsige Trafik mellem Hamburg og Leningrad.

Blandt de nye Sovjetrusland-Linier, der i Aar aabnes i Østersøen og forbinder Leningrad med de vigtigste Østersøhavne, er især Skibsfartslinien Leningrad-Helsingfors-Stockholm-Stettin.-Libau-Tallinn-Leningrad bemærkelsesværdig. Den samlede Strækning vil indbefattet Ophold i de forskellige Havne kunne tilbagelægges paa 11 Dage.

BELGIENS SKIBSFART

Trafikminister Delfosse talte forleden i den belgiske Søfartsliga om Handels- og Skibsfarten. Han udtalte bl. a., at Belgien efter de 7 første Krigsmaaneder ejede 100 Skibe paa ialt 421,760 Tons. Under den europæiske Konflikt havde Belgien mistet ialt 40,000 Tons Skibsrum, hvorved 24 Matroser og 9 Officerer havde mistet Livet. Desuden havde den belgiske Fiskeflaade mistet 5 Fartøjer med 19 Mand. Til Udfylning af disse Skibstab var det lykkedes at erhverve 124,000 Tons nyt Skibsrum. Endvidere var der bygget 7 Skibe paa ialt 31,000 Tons paa belgiske Skibsværfter. Hertil kom en Dampere paa 9000 Tons, som var købt i Sverige. Den Tonnage, Belgien havde til Raadighed, var imidlertid stadig for ringe til Landets Forsyning. I Fagkredse var man af den Anskuelse, at der endnu manglede 350,000 Tons. Man maatte altsaa i Skibsfartskredse vedblivende bestræbe sig for at købe eller bygge nye Dampere.

KØBENHAVNS HAVN

Skibstrafikken er i Aaret 1939 gaaet ned særlig som Følge af, at Besøgene af udenlandske Turistdampere under Paavirkning af de urolige Forhold svigtede i Sommeren 1939. Den samlede Nedgang har andraget 154 Skibe med en samlet Tonnage paa 542 803 N.R.T. Godsomsætningen er derimod steget omend kun lidt med ca. 187,000 Tons. Stigningen har formentlig sin Forklaring i de i Begyndelsen af Aaret foretagne Beredskabsindkøb.

Oplægningen af Skibe i Havnen har i 1939 til Tider været af ret betydeligt Omfang, Maximum (efter Tonnage) naaedes i Februar Maaned 1939, hvor Oplægningen omfattede 37 Skibe med 31 128 N.R.T. Ved Aarets Udgang var Antallet af oplagte Skibe sunket til 24 Skibe med 13 030 N.R.T.

Havnevæsenets Isbryder »Væderen« har ikke været udrustet i Kalenderaaret 1939.

I den indenlandske Trafik har der været nogen Stigning i det samlede Antal af saavel Skibsanløb som i Tonnage. I Udlandstrafikken har der derimod været Nedgang i saavel Skibsanløb som indkommen Tonnage.

Sammenlignet med 1938 beløber den samlede Nedgang i indkommen Tonnage sig herefter til ialt 542,803 N.R.T., medens 154 færre Skibe er indgaaet i Havnen.

Som ovennævnt blev paa Grund af de urolige verdenspolitiske Forhold en stor Del af de i Aarets Begyndelse

anmeldte Turistfartøjers Besøg annulleret. Nedgangen i Antallet af disse Skibes Anløb har derfor været stor, fra 63 Skibe i 1938 til 27 Skibe i 1939. Antallet af de mindre tyske Udflugtsskibe, der kommer direkte til København fra tysk Havn og retur, er nedgaaet fra 48 i 1938 til 24 i 1939.

Anløbende Skibe.

Udover de i Tabellen nævnte Skibe anløb 1108 Skibe paa ialt 452,224 N.R.T. København for Ordre eller Forsyninger m. v. Disse Skibes Antal og Tonnage er i 1939 sammenlignet med 1938 nedgaaet med 182 Skibe og 41,451 N.R.T.

Vareomsætningen.

Angaaende Varebevægelsen over Havnen i 1939 henvises til omstaaende Oversigt for de sidste 5 Aar.

For hele Aaret beløber Vareomsætningen sig til 6.404.596 Tons, hvilket er en Stigning paa 186.823 Tons i Forhold til 1938. Importstigningen andrager 244.171 Tons, medens der er en Nedgang for Eksportens Vedkommende paa 57.348 Tons.

Større Arbejder m. v.

I Havnebestyrelsesmødet den 24. Februar 1939 vedtoges det, efter at det var besluttet at udleje Havnevæsenets omkring Aar 1870 indrettede Arbejdsplads ved Sydenden af Refshaleen til A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri, at flytte Arbejdspladsen til Havnens Areal ved Lynettehavnen, hvilket fandt Sted i Juni 1939. Nye moderne Værkstedbygninger, Oplagsskure og Opholdslokaler for Havnens Haandværkere og Arbejdere er i Løbet af 1939 opført her i Overensstemmelse med den til Nyanlæggens Udførelse givne Bevilling paa 700.000 Kr., og hele Anlægget paaregnes at være fuldstændig tilendebragt i Løbet af Foraaret 1940.

I samme Møde afgaves Betænkning af et af Havnebestyrelsen efter Havnedirektørens Indstilling nedsat Udvalg til Undersøgelse af Mulighederne for en Forbedring af Havnevæsenets Lokaleforhold i Administrationsbygningen paa Nordre Toldbod. I Betænkningen, som tiltraadtes af Havnebestyrelsen, vedtoges det at bevilge et Beløb af 535.000 Kr. til Ombygning af Administrationsbygningen med 2 fulde Etager, idet ogsaa Havnebestyrelsens Lokaler vil blive henflyttet fra Ejendommen Toldbodvej 15 til den ombyggede Administrationsbygning. Blandt de besluttede Arbejder ved Administrationsbygningen er indbefattet en gennemgribende Ombygning og Modernisering af Lokalerne. Arbejderne, som medførte, at Havnevæsenets Administrationskontorer midlertidigt flyttedes til lejede Lokaler i Toldbodens Nærhed, blev tilendebragt i Marts Maaned 1940, idet dog de fremtidige Havnebestyrelseslokaler i Bygningens første Etage først vil blive færdige i Løbet af Foraaret 1940. Havnebestyrelsens Møder har i Ombygningsperioden været afholdt i Dansk Dampskibsrederiforenings Bygning i Amaliegade.

Af forskellige i Aarets Løb vedtagne Havnearbejder skal nævnes følgende: Havnebestyrelsen har i Mødet den 28. April bevilget et Beløb af 33.000 Kr. til Reparation af Bolværksstrækningen i Nyhavn, Charlottenborgsiden, og et Beløb paa 20,000 Kr. til Etablering af Vand-, Kloak- og elektriske Kraftledninger i Stubbeløbgade.

Til Forbedring af Trafikforholdene ved Langebro vedtoges i Mødet den 20. Juni 1939 en Breddeforøgelse af Broen, hvortil bevilgedes 60.000 Kr. samtidig med, at der til Pæleforstærkning paa Broen bevilgedes 28.400 Kr. Begge Bevillingerne udgjorde Havnevæsenets Andel af de samlede Udgifter paa i alt 265.200 Kr., som fordeltes mellem Kommunen og Havnevæsenet i samme Forhold som Udgifterne ved Broens Bygning i 1930. Den ved Broens Breddeforøgelse tilsigtede Trafikforbedring var bragt i Forslag i Tilslutning til Spørgsmaalet om Indførelse af ændrede Aabningstider for Knippelsbro og Langebro m. v., hvorom nedenfor.

Til Tilvejebringelse af et fælles Skumsluknings- og Trykvandsanlæg ved Prøvestenshavnen bevilgedes den 27. Oktober 1939 et Beløb af 70.000 Kr., dog saaledes, at de forskellige Oliefirmaer ved Prøvestenshavnen successivt vil refundere Havnevæsenet Udgifterne ved Anlægget.

Fremdeles vedtog Havnebestyrelsen i Mødet den 15. December 1939 at bevilge 130.000 Kr. til Udførelse af et Bolværk i Fortsættelse af Kajgaden ved Nordre Teglkaj i Sydhavnen. Dette Arbejde udføres i 1940.

Blandt de i 1938 paabegyndte, i 1939 afsluttede Havnearbejder maa særlig nævnes Ombygningen af Kvæsthusbrokajen, som blev tilendebragt i Oktober Maaned 1939. Dette Arbejde har staaet paa i 18 Maaned og har medført en samlet Bekostning af ca. 1.900.000 Kr. Efter Ibrugtagningen har Kajen vist sig i enhver Henseende tilfredsstillende og i Stand til at opfylde de ofte store Krav, der stilles til Kvæsthusbroen som Formidler af Københavns Havns indenlandske Stykgodsomsætning.

Ifølge Overenskomst af 5. Juli 1937 havde Havnevæsenet med Havnebestyrelsens Godkendelse stipuleret et Bidrag paa 90.000 Kr. til det af Kommunen projekterede Anlæg af en forlænget Kloakledning fra Terrænet ved Svanemøllebugten under Havnen ud til Kongedybet.

I Havnebestyrelsesmødet den 20. Maj 1939 vedtoges det at forhøje dette Bidrag til i alt 200.000 Kr., idet Kommunen har besluttet at anlægge Kloakledningen i en Tunnel under Havbunden i ca. 30 m Dybde, hvilken Udførelsesmaade, samtidig med at blive noget dyrere end den oprindelig fastsatte, vil medføre den Fordel for Havnen, at dens Interesser ikke i Fremtiden paa nogen Maade vil blive berørt af Ledningsføringen.

Endelig blev der i Havnebestyrelsens Møde den 15. December 1939 bevilget et Beløb af 425.000 Kr. til en supplerende Opfyldning med Bolværkssætning i Skudehavnen samt til Anlæg af 2 Anlægsbroer inden for den ibrugtagne Del af Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten. Disse Arbejder er dog først paabegyndt i 1940.

Ny Regnskabsordning.

Efter at Havnevæsenets hele Regnskabsordning, herunder Spørgsmaalet om en bedre Organisation af det regnskabsmæssige Samarbejde mellem den tekniske Afdeling og Bogholderiet, i længere Tid havde været under Overvejelse, afgav Havnedirektøren i Mødet den 15. December 1939 en Indstilling om en generel Ændring af hele Havnevæsenets Regnskabsystem, indbefattet en ændret Opstilling af Havnevæsenets Budget og Regnskab, endvidere de i Forbindelse hermed nødvendige nye Regler for Bogholderifunktionernes Udførelse samt endelig Forslag til ændrede Bestemmelser nødvendiggjort af Bogholderiets Omordning. Sagen blev henvist til Behandling i det af Havnebestyrelsen nedsatte Udvalg og var saaledes ved Aarets Udgang endnu ikke afsluttet.

Regnskab.

Havnens Driftsindtægter udviser i Forhold til 1938 en Stigning paa ca. 335.000 Kr.

Som Følge af den noget større Godsomsætning er Vareafgiften vokset med ca. 192.000 Kr., medens en Nedgang i Fartøjsafgifterne paa ca. 69.000 Kr. afspejler Tilbagegangen i den indkomne Tonnage.

Renteindtægten er faldet med ca. 40.000 Kr. som Følge af Forbruget af Kassebeholdningen, forårsaget ved de i Aarets Løb igangværende Arbejder. De i Aarets Løb tilkommende større og mindre Lejemaal har medført en Lejeindtægtsstigning paa ca. 75.000 Kr. og endelig kan nævnes, at Slutposten: Andel i Frihavnens Driftsoverskud, Afgifter for Benyttelse af forskelligt Materiel samt Diverse Indtægter, er steget med ca. 168.000 Kr., hvilken Stigning i overvejende Grad hidrører fra Andelen i Frihavnens Driftsoverskud.

Paa Udgiftssiden viser Kontoen: Forrentning af Gæld nogen Nedgang som Følge af den faste Gælds ordinære Nedbringelse.

Iøvrigt er Tendensen paa Udgiftssiden ligesom i de nærmest foregaaende Aar noget stigende, hvilket skyldes de stadigt stedfundne Stigninger i Materialepriser og Arbejds-løn. Det bemærkes dog, at Stigningen i Konto I. B. 18. Ordinær Oprensning ca. 109.000 Kr. kun delvis skyldes Stigning i Kulpriser og Arbejds-løn, idet der paa denne Konto og Konto I. B. 19. af Havnebestyrelsen den 27. Oktober 1939 er givet en Tillægsbevilling paa tilsammen 45.000 Kr. paa Grund af, at Uddybnings-Materiellets Udnyttelse til Arbejder, Driftsbudgettet vedrørende, er sket i noget større Omfang end oprindeligt forudsat.

Der er ialt et Brutto-Overskud paa 2.902.446 Kr. 11 Øre, som fordeler sig med 513.209 Kr. 71 Øre til Afskrivninger, 712.252 Kr. 06 Øre til Forrentning af Regnskabsmæssig Formue og 75.205 Kr. 84 Øre til Henlæggelse til Pensionsfonden, 1.000.000 Kr., eller samme Beløb som i 1938, henlægges til Fonden til Afholdelse af ekstraordinære Driftsudgifter og 596.778 Kr. 50 Øre overføres til Reservefonden.

FRAGTBÆRETNING

Arbejdet med at tilrettelægge Retningslinierne for den danske Tonnages Beskæftigelse er fortsat i Ugens Løb, og Spørgsmaalet om Reduktion af Hyrerne under de nye Forhold er for Eksempel nu blevet ordnet, ligesom Krigsforsikringsspørgsmaalet har været taget op og bragt i Orden, saaledes at Rederierne har et fastere Grundlag for deres Dispositioner, selv om adskillige andre Omstændigheder selvfølgelig endnu virker hæmmende for Afslutning af Forretninger indenfor det Fartsomraade, den danske Skibsfart i Øjeblikket er henvist til.

Interessen samler sig i Øjeblikket om Befragtningen af Kulladninger fra Tyskland til Danmark, hvilket Marked maa formodes at blive det vigtigste under den nuværende Situation, og vi forstaa, at der netop i disse Dage ventes afsluttet en Overenskomst om den tyske og danske Tonnages Fordeling ved Udførelsen af disse Transporter samtidig med, at Fastlæggelse af nye Fragtrater, der for Kul fra tyske

Havne til dansk Havn nordl. Aarhus antagelig vil komme til at ligge omkring 15—20 Kr., alt efter Størrelse, er nær forestaaende. Befragtningen af Kul- og Koks-ladninger fra Tyskland er iøvrigt fortsat i Ugens Løb, i Hovedsagen for tysk Tonnage, men ogsaa flere danske Kulbaade er sluttet, og vi forstaa, at i hvert Fald nogle af Befragtningerne er foretaget saaledes, at Fragtafregning skal ske til de ved den ventede Overenskomst fastsatte Rater.

Hvad angaar Beskæftigelsen paa de øvrige Østersøhavne er det i Øjeblikket vanskeligt at angive noget nærmere, idet dette Spørgsmaal endnu staaer aabent, omend det selvfølgelig ventes, at ogsaa Forholdene her snarest vil blive klarlagt, saaledes at en formodentlig meget stor Del af den danske Tonnage kan beskæftiges her, specielt med Transporter af Korn og Foderstoffer, Træ og Erts.

Den danske Smaaskibstonnage finder fortsat god Beskæftigelse ved indenrigs Transporter, ligesom der til Stadighed fragtes mange mindre Skibe for Briketter fra tyske Østersøhavne til Danmark, og man har det Indtryk, at denne Del af den danske Skibsfart stadig vil klare sig godt. Den sidste Tids Vanskeligheder for de ellers regelmæssige indenlandske Ruter, herunder specielt Storebæltsoverfarten, har ligeledes bidraget til at give disse Skibe Beskæftigelse i Form af Stykgodsladninger og andre Varer, der ellers hovedsagelig transporteres af Banerne.

Efterretninger om de øvrige Fragtmarkeder er i Ugens Løb ikke indgaaet, og efter at der er nedlagt foreløbigt Forbud mod Udveksling af Telegrammer med andet Udland end Tyskland, er direkte Føling hermed umuliggjort for os, og Underretning kan kun skaffes ved Gennemlæsning af de tyske Beretninger, som vore Læsere, der har Interesse herfor, formodentlig selv studerer i de tyske Aviser.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

De nye Havnetakster

Havnebestyrelsen har vedtaget de nye Takster, som skal gælde for Københavns Havn i Femarsperioden fra 1. Juli 1940 til 30. Juni 1945. Departementschef *Dalhoff* oplæste Betænkningen, der var afgivet af et Udvalg, nedsat af Havnebestyrelsen, og efter en kort Forhandling, hvorunder Landstingsmand *Halldan Hendriksen* advarede mod alt for store Forhøjelser, blev de foreslaede Takster vedtaget.

Bejlingsafgiften, som nu er 15 Øre pr. Netto-Register-ton under hvert Ophold i Havnen, forbliver uændret. Derimod forhøjes Taksterne for Gods, som losses eller lades, medens Skibet ligger ved Havnevæsenets Bolværker, fra 10 til 12 Øre pr. Ton. Den samme Takst gælder for Gods, der losses eller indlades i et Skib, som ikke ligger direkte ved Kajen, naar Godset alligevel føres til eller fra Havnevæsenets Bolværk.

Afgiften for Fartøjer, som ligger ved Havnens Bøjer og Pæle, bliver 6 Øre pr. Ton i Stedet for de nugældende 5 Øre, og Losse- og Ladeafgiften for Stenfiskere forhøjes med en halv Øre til 3 Øre pr. Ton.

Rutebaadene bliver ogsaa ramt af Forhøjelsen. De skal for Fremtiden betale 25 Øre mere om Maanedens pr. Netto-Register-ton. Af Ændringer i Vareafgifterne er der Grund til at nævne Forhøjelsen paa Stenkul, Stenkulsbriketter, Brunkul og Brunkulsbriketter. For disse bliver Afgiften nu 3,5 Øre pr. 100 kg. For Koks, Koksbriketter og Cinders stiger Afgiften fra 5 til 6 Øre.

Helsingør Skibsværft afkorter Arbejdstiden

Helsingør Skibsværft har indskrænket Arbejdstiden med en Time. Ordningen er truffet i Forstaelse mellem Værftets Ledelse og Arbejderne for at begrænse Arbejds-løsheden mest muligt. Der arbejdes herefter fra Kl. 7 til Kl. 15 med en Times Middagspause.

Frigivet Sejlads

Det svenske Udenrigsministerium meddeler, at svenske Skibes Sejlads Øst for det tyske Spærreomraade i Skagerak atter er blevet frigivet.

Sømændenes Forbunds nye Formand

Den 1. Maj er Formanden for Sømændenes Forbund *Chr. Borgland* traadt tilbage, og hans Efterfølger er nu valgt. Del blev Repræsentanten i Forbundets næststørste Afdeling, Aarhus Afdelingen, *Thomas Laursen*. Til Næstformand valgtes *A. M. Andersen*.

Frihavnen

Frihavnsselskabet har afholdt Generalforsamling. Både trafikmæssigt og regnskabsmæssigt har Forholdene i det forløbne Aar været tilfredsstillende, udtalte Selskabets Formand Grosserer *Ernst Meyer*. Straks ved Aarets Begyndelse mærkedes en Stigning i Trafikken, som Aaret igennem holdt sig, bortset fra en enkelt kortvarig Periode lige efter Krigens Udbrud.

Aarsagen til Trafikstigningen maa først og fremmest søges i de urolige udenrigspolitiske Forhold, som gav Anledning til Beredskabskøb af nødvendige Varer. Men denne Import af Varer til Forsyning i Fremtiden medførte en stærk Belastning af Pakhuspladsen, som Aaret igen nem var meget knap og til Tider voldte store Vanskeligheder. Disse blev i Aarets sidste Maaneder yderligere forøget ved Forbudet mod at opgive Skibenes Positioner og Ladning. Der kunde derfor kun gives mangelfulde Oplysninger om Ankomsttid og Ladningens Art, hvad der i høj Grad besværliggjorde Dispositionerne over Pladsen. Trods alt er Trafikken dog blevet afviklet paa tilfredsstillende Maade.

En anden Omstændighed, der har været medvirkende til Trafikstigningen, var Minespærringerne i Sundet og Østersøen, der har gjort det umuligt for Skibe med større Dybtgaaende at komme til Østersøen. Dette har medført en Del Transittrafik til og fra Østersøhavne.

Planer om Bygning af et nyt Pakhus med 16,000 Kvadratmeter Gulvflade i Forhavnen har man maattet stille i Bero paa Grund af Situationen, men Byggeriet kan gennemføres med kort Varsel.

Medens Stykgodstrafikken som ovenfor nævnt har været i stærk Fremgang, har Korntrafikken været nede paa et Minimum. Der er i alt i 1939 indført til Frihavnen 785,000 Tons Stykgods, Korn, Oliefrø, Foderstoffer og Træ mod 783,000 Tons i 1938. Antallet af indkomne Skibe og Pramme har andraget 4984 mod 5344 Aaret før, og der er udbetalt i Arbejdsløn 2,816,000 Kr. mod 2,460,000 Kr. det foregaaende Aar.

Om Udsigterne for indeværende Aar erklærede Formanden, at han ikke kunde udtale sig nærmere — kun vilde han gøre opmærksom paa, at Forholdene de første Maaneder af Aaret har været meget vanskelige, først og fremmest paa Grund af Issituationen.

Grosserer *Ernst Meyer* aflagde ogsaa Regnskabet, der viser en Bruttoindtægt ved Driften paa 6,079,000 Kr. Den største Udgiftspost er Honorar til Bestyrelsen og Lønning til Direktion, Funktionærer og Arbejdere 3,533,000 Kr. Afdrag paa Driftslaan andrager 413,000 Kr., Renteudgifter 551,000 Kr., hvoraf 192,000 Kr. til Københavns Havnevesen, Elektricitet og Varme 183,000 Kr., Vedligeholdelse 337,000 Kr. og almindelige Driftsudgifter 242,000 Kr. Reserve- og Fornylsesfondet faar 94,000 Kr., Direktion og Personale 58,000 Kr. i Tantieme og Københavns Havnevesen 537,000 Kr. Derefter udgør Aktionærernes Andel i Overskuddet 286,000 Kr., hvoraf de 200,000 Kr. udbetales som 5 pCt. Udbytte.

Regnskabet og Udbyttefordelingen godkendtes, og til Bestyrelsen genvalgtes Direktør *W. Monsted*.

Svitzers Bjærgningsvirksomhed i 1939

Svitzers Bjærgnings-Entreprise har udsendt Beretning og Regnkabsekstrakt.

I Beretningen oplyses, at Entreprisen i Fjor har bjærget 30 strandede Dampere eller Motorskibe i danske Farvande mod 38 i 1938, desuden er der bjærget 28 mindre Fartøjer mod 15 det foregaaende Aar. Endvidere er der bjærget 2 minesprængte Dampere, 3 sunke Fartøjer samt indslæbt 1 Skib med Havari fra Søen. 1 Bjærgning er opgivet, og der er ialt foretaget 44 forgæves Ture imod 34 i 1938.

To af vore i hjemlige Farvande udførte Bjærgninger har indbragt Bjærgelønne paa over 100,000 Kr., nemlig en paa 168,000 Kr. og en paa 150,000 Kroner.

Paa Middelhavet er der af Entreprisen og de med den samarbejdende udenlandske Selskaber bjærget 8 strandede Damp- eller Motorskibe imod 11 i 1938, samt 2 Trawlere imod ingen i det foregaaende Aar. Der er indbragt 3 Skibe med Havari fra Søen samt udført 2 Ildslukningsarbejder imod henholdsvis 3 og 1 i 1938. 1 Bjærgning er totalt opgivet, og Antallet af forgæves Ture var 15 imod 22 i det foregaaende Aar.

Den største Bjærgeløn fra Virksomheden i disse Farvande var paa 18,000 Pd. Sterling.

I Rødehavet er der i Forbindelse med det Selskab, Svitzer da samarbejdede med, bjærget en Damper med Havari fra Søen og udført et større Tætnings- og Cementeringsarbejde samt foretaget en forgæves Tur.

I indeværende Aar har Selskabets Skibe — efter Uvirksomhed under Ispærden — haft fuldt op at gøre i de hjemlige Farvande. Dette gælder for Marts og Begyndelsen af April. Foruden adskillige mindre Arbejder har Selskabet i den Tid bjærget 12 større Dampere eller Motorskibe. I Middelhavet er der indbjærget 3 Dampere med Havari fra Søen.

Selskabets Driftsregnskab udviser en Indtægt ved Bjærgninger og Dykkerundersøgelser etc. paa 2,287,342 Kr., hvortil kommer en Renteindtægt paa 41,737 Kr., ialt 2,329,080 Kr., samt en Overførsel fra 1938 paa 16,566 Kr.

Paa Udgiftssiden fremtræder Skibenes Driftsudgifter med 1,569,908 Kr., Vedligeholdelse og Reparationer 328,020 Kr., Bjærgningsandele til Kystboerne 133,236 Kr., Agenturer i Provinsen 18,700 Kr., Havarier 24,901 Kr., Administrationsudgifter 129,029 Kr. og Pensionsforsikring 31,431 Kr. De samlede Udgifter er paa 2,235,228 Kr. Der er saaledes et Driftsoverskud paa 93,851 Kr., som sammen med Overførslen paa de 16,566 Kr. giver 110,418 Kr. til Disposition. Bestyrelsen foreslaar Generalforsamlingen, at hele Beløbet afskrives paa Skibenes Kapitalkonto.

Det danske Kulkompagni giver uforandret 5 pCt.

Det danske Kulkompagni, hvis Regnskabsaar udløb den 31. Marts, har udsendt den foreløbige Regnskabsmeddelelse. Selve Driftsresultatet er en Del bedre end for 1938—39, men Bestyrelsen foreslaar uforandret 5 pCt. Udbytte.

Ifølge den officielle Meddelelse andrager Selskabets Nettooverskud for 1939—40 1,379,889 Kr., hvortil kommer Overførslen fra det forrige Aar med 125,708 Kr.

Bestyrelsen har vedtaget at anvende 379,035 Kr. til ordinære Afskrivninger og Henlæggelser, samt at foreslaa henlagt 350,000 Kr. til Survey for Skibene og til Dispositionsfondene, at betale 5 pCt. Udbytte og at overføre Restbeløbet, 301,465 Kr. til næste Regnskabsaar og til Betaling af Skatter.

Det foregaaende Regnskabsaar sluttede Selskabet med en Indtægt paa 1,775,350 Kr., heri inkluderedes en Restoverførsel paa 239,735 Kr. Efter ordinære Afskrivninger blev der til Rest 1,496,737 Kr., efter yderligere Fradrag af Administrationsudgifter, Omkostninger m. m. blev der 817,533 Kr. til Disposition. Beløbet fordeltes med 28,889 Kr. til Reservefonden, 5 pCt. Udbytte af Aktiekapitalen 412,500 Kr., Tantieme 13,640 Kr., Understøttelsesfonden 36,794 Kr., endelig blev der til Survey- og Reparationsudgifter henlagt 200,000 Kr. og overført til næste Regnskabsaar og til Betaling af Skatter 125,708 Kr.

Rederiet »Anholt»

Rederiet »Anholt» har holdt Generalforsamling. Direktør *R. L. Albertsen* aflagde Beretningen, hvori han omtalte de Tab, som Rederiet har været ude for i 1940 paa Grund af Isvinteren.

Formanden, Overretssagfører *Frits Ortmann*, aflagde Regnskabet, som han beledede som et af de bedste. Rederiet har haft. Den indsejlede Fragt og andre Indtægter andrager ca. 473,000 Kr., Hyre og Arbejdspenge ca. 149,000 Kr., Vedligeholdelse og Fornylser 35,000 Kr., Olieforbrug 39,000 Kr., Omkostninger 41,000 Kr. og Afskrivninger 28,000 Kr.

Aarets Overskud andrager 29,000 Kr., og efter at der er henlagt 15,000 Kr. til Reservefondet og 2000 Kr. til Fornylsesfondet, fastsættes som sædvanlig 6 pCt. Udbytte til Aktionærerne, men efter Henstilling fra Bestyrelsen vedtoges det, at Udbyttet ikke udbetales foreløbig.

Dampskibsroute mellem Lybeck og danske Havne

Paa tysk Initiativ vil der blive optaget Dampskibsforbindelse mellem Lybeck og en Række danske Provinshavne. Det er Hensigten at optage en ugentlig Forbindelse fra Lybeck til følgende danske Provinshavne: Nakskov, Svendborg, Korsør, Nyborg, Odense, Horsens, Aarhus, Randers og Aalborg.

»Øernes Dampskibsselskab»

Øernes Dampskibsselskab, der besøger Trafikken mellem Faaborg, de smaa sydfynske Øer og Ærø, har holdt Generalforsamling, hvor Formanden, Købmand *Jensen, Søby*, aflagde Beretning. Damperen »Ellen» har indsejlet et Overskud paa 15,000 Kr., men paa Grund af de nuværende Forhold vedtoges det, at der intet Udbytte skal udbetales i Aar. Bestyrelsen genvalgte.

Pacific

Som allerede meddelt er der udsendt nyt Regnskab for Dampskibsselskabet »Pacific» A/S for Aaret 1939 og det paa Selskabets ordinære Generalforsamling den 3. April 1940 vedtagne Regnskab tilbagekaldes og erstattes af et nyt Regnskab med den foreslaaede Ændring af Overskudsfordeling. Den samlede Bruttoindtægt var 3,545,575,32, Driftsoverskudet var 1.081.846,92. Nettooverskudet var 845.607,15.

Aarsberetning

Foreningen for de Skandinaviske Sjømannshjem i fremmede Havne har udsendt Aarsberetning for 1939. Den er skrevet paa Norsk og det hedder bl. a. deri:

Med stor sorg mottok Foreningen i januar 1939 det triste budskab at admiral *H.K.H. Prins Valdemar* av Danmark var død vel 80 år gammel. En personlighed av de sjældne med mange venner og beundrere både innen og utenlands var gåt bort.

Ennu en høit skattet medarbeider hadde Foreningen den sorg å miste i 1939. Det var kommandør Hector Kiær, den danske Avdelings formann fra 1923 til 1938. Kommandør Kiærs arbeide har satt dype spor efter sig i Foreningen.

Foreningen avholdt sitt årlige fellesmote den 6. juni 1939 i Stockholm.

Fra Sverige var fremmøtt:

Admiral Ericson, skibsreder Smith og kammerherre Arfvedson.

Dessuten deltok følgende herrer fra den svenske Avdeling: Direktør Lange, grev von Schwerin, direktør Hoogland og kaptein Larsson.

Fra Danmark var fremmøtt: Admiral Topsoe-Jensen, grosserer Leth og kommandørkaptein Pontoppidan.

Fra Norge var fremmøtt: Formanden, admiral Berglund, generalkonsul Mathiesen, advokat Middelthon og overrettssakfører Kølner Augustson.

Møtet blev ledet av formannen. Efter å ha gitt en kort oversikt over virksomheten, behandlet man regnskaper og drøftet inngående forholdene ved de enkelte hjem.

Det har lenge vært på det rene at det var ønskelig i flere havner å kunne reise nye sjømannshjem i pakt med de krav som vår tid stiller. De reparasjoner og den modernisering som jevnlig må foretaes på de gamle hjem, viser sig i lengden lite hensiktsmessig og er forubundet med store omkostninger. Foreningen besluttet derfor å bygge nye sjømannshjem i Cardiff, Antwerpen og Hamburg — i sistnevnte by dog under forutsetning av visse innrømmelser fra de tyske myndigheters side med hensyn til kjøb av tyske mark til en rimelig kurs.

Fellessmøtet har forhåpentlig ved disse beslutninger innledet en ny epoke i Foreningens historie.

Budgettet for 1939 blev derefter vedtatt med en samlet utgift på kr. 64,500 til driften av sjømannshjemmene.

Ved de efterfølgende valg blev formannen admiral Berglund gjenvalgt. Admiral Ericson og admiral Topsoe-Jensen gjenvalgtes som viceformenn. Likeledes blev gjenvalgt Forretningsutvalget, som består av admiral Berglund, generalkonsul Mathiesen og advokat Middelthon med kommandørkaptein Petersen som suppleant. Til revisor valgtes major Gjems.

Året 1939 tegnet i alle dele til å bli et virksomt og bra arbeidsår for Foreningen. Der var jevnt godt belegg på sjømannshjemmene og selvom Foreningen i stor utstrekning måtte gi kredit for sjøfolkenes ophold, var driften tilfredsstillende. Hovedstyrets beslutning om å gå igang med planer til nye hjem i Antwerpen, Cardiff og Hamburg satte også sitt preg på arbeidet og ved krigsutbruddet i september var man allerede nådd så langt i Antwerpen at ny tomt var funnet, planer utarbeidet og omkostningsoverslag innhentet.

I Hamburg hadde man også flere tomter på hånden og de første henvendelser til de tyske myndigheter blev møtt med all mulig forståelse. Efter hvad tilsynskomiteén uttalte var det utsikt til at byggeplanene kunde gjennomføres efter de av Hovedstyret optrukne linjer.

I Cardiff var man gått igang for å finne den mest praktiske løsning, — enten kjøb av ny tomt eller rivning av det gamle hjem for å bygge på den nuværende grunn.

Krigsutbruddet kullkastet dessverre alle disse planer og utsatte dem på ubestemt tid.

Det samlede besøk på sjømannshjemmene i 1939 var 9009 sjøfolk med 52,932 besøkdage. Antallet sjøfolk som har fått hyre utgjorde 1664. Hjemmenes driftsregnskaper balanserer med kr. 413,351.47. For sjøfolks ophold på hjemmene er der i 1939 ydet kredit for tilsammen kr. 86,811,78. Foreningens tilskudd til hjemmene utgjør kr. 25,069,59 mot i 1938 kr. 26,352.

Al Clearing med Argentina afbrudt

Den argentinske Regering har ved et Dekret foreløbig suspenderet Clearingsafviklingen med Danmark og Norge. Alle Finansoperationer med argentinske Pesos for Regning naturlige eller juridiske Personer, der er bosatte i Norge eller Danmark, er forbudte. Det samme gjelder Værdipapirer. I Henhold til denne Forordning forbydes det endvidere danske eller norske Indehavere af Konti at flytte deres Domicil til Ulandet.

Regeringen har bebudet Udstedelse af en Forordning angående de danske og norske Handelsskibe, der ligger i argentinske Havne.

BRUG HEMPELS KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

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



Hollands Skibstaf under Krigen

Formanden for de hollandske Rederes Forening har i en Tale erklæret, at fra Begyndelsen af September til Slutningen af Marts gik der 23 hollandske Skibe tabt med ialt 88.409 Tons. Der omkom 237 Mand.

De nye Sejlplaner for Statsbaneoverfarterne

Statsbanerne meddeler Fredag: Sejladserne paa alle Statsbanernes Overfarter foregaar saaledes: Der sejles fra og med Lørdag efter den ny Køreplan.

Forholdene er herefter følgende:

1) Storebæltsoverfarten: Kun een fastlagt Færgetur i hver Retning, nemlig i Tilslutning til Eksprestoget fra København Kl. 8,48 og til Eksprestoget fra Jylland til København med Ankomst til København Kl. 19,40. I øvrigt sejles efter Behov og Mulighed. Oplysning om denne Sejlads kan kun faas paa Overfartsstationerne.

Indlevering af Gods og levende Dyr er foreløbig aflyst af Hensyn til Befordring af henstaaende Vogne. Automobiler modtages kun til ren lejlighedsvis Befordring paa Overfarten.

2) Kalundborg—Aarhus Overfarten. Der sejles fra Kalundborg alle ulige Data og fra Aarhus alle lige Data. Samsø anløbes paa alle Ture.

Ingen Indskrænking i Godsbefordringen efter de paa Overfarten gældende almindelige Regler, men Befordringen maa foregaa lejlighedsvis. Automobiler modtages til Befordring efter de almindelige Regler.

3) Gedser—Warnemünde Overfarten: Der sejles i Tilslutning til Eksprestoget fra København Kl. 11,15 og til Eksprestoget til København med Ankomst Kl. 18,00. Ingen Begrænsninger i Befordringer af Gods m. v.

4) Københavns Frihavn—Malmø og Helsingør—Helsingør Overfarterne: Der sejles efter Planen, men visse Ture vil dog eventuelt være inddraget. Oplysning kan faas paa Overfartsstationerne. Ingen Indskrænking i Befordring af Gods og levende Dyr. Automobiler modtages til lejlighedsvis Befordring efter de gældende Regler.

5) Glyngøre—Nyköbing Mors Overfarten: Sejlads efter Fartplanen. Ingen Begrænsning i Befordringen.

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club har afholdt Generalforsamling i Svendborg. Formanden, Direktør P. M. Petersen, bød velkommen og mindedes de Sømænd, der var gaaet bort siden Krigens Udbrud, og som Samfundet skyldte stor Tak for deres opfrende Gerning, og hvis Minde altid vilde blive æret ikke mindst i disse Egne.

Til Dirigent valgtes Skibsreder A. Jørgensen, Thuro. Klubbens Sekretær, Landsretssagfører Elmquist, aflagde Beretning om Klubbens Virksomhed i 1938 og 1939. Der havde i 1938 været behandlet 18 Sager, hvoraf 13 var blevet ordnet, 4 havde maattet opgives og 1 blev fortsat. Der havde i 1939 været behandlet 29 Sager, hvoraf 20 var blevet ordnet, 3 havde maattet opgives, 3 var faldet bort og 3 blev fortsat. Der havde været ført en Retssag, som blev vundet af Klubben.

Sekretæren fremlagde derefter Regnskabet, og Beretningen og Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Til Bestyrelsen gjenvalgtes Direktør P. M. Petersen og til Revisor gjenvalgtes Skibsreder Severin Andreasen.

Dødsfald

Hovedkasserer i »Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond« Georg Larsen, Lillerød, er død 51 Aar gammel. Georg Larsen havde fra de unge Aar, som Søn af Fondens Moderforenings Stifter, Hans Larsen, været knyttet til det Velgørenhedsarbejde, som Fonden udøver for Søens Veteraner og Sømænds efterladte. I over 20 Aar havde han rogtet Kassererhvervet. Han var tillige Fondens 1. Viceformand og udførte i Aarenes Løb et stort Arbejde indenfor Fondens daglige Ledelse.

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 **Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar** Redaktør: **AAGE HEINBERG** Telefon 2070 . 12610 **samt paa alle Postkontorer**

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftete»

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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

*Kabys - Komfurer
 til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staa skibe

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

Repræsentant for Danmark:
 Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
 Telefon: Central 13778.

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2669

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

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel.: "Zeeetica"

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT
 ZAANDAM · VESEN · YMUIDEN

M. B. COHIN
 TOLDBODVEJ 22
 KØBENHAVN
 K.

TELEFON 1408
 TELEGRAM-ADR.:
 AMIANTE

GRUNDLAST 1848

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

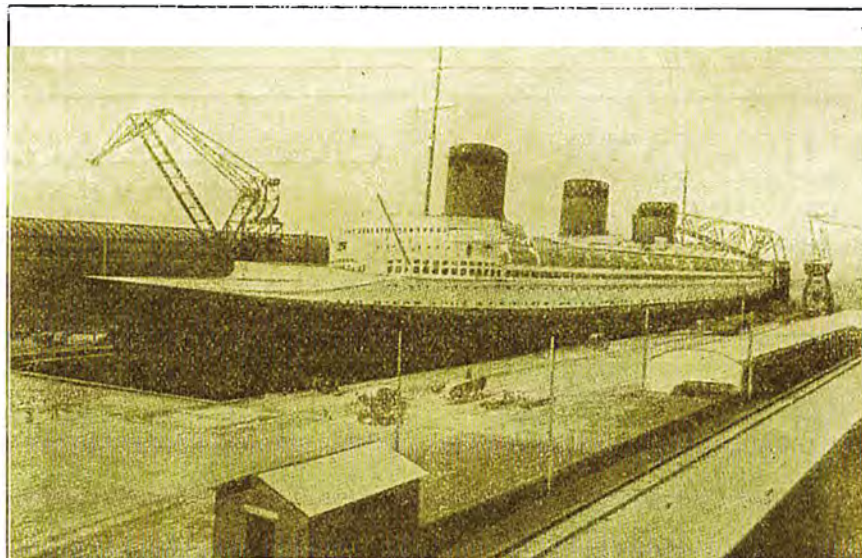
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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 SHELL
COPENHAGEN

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

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. „Racist“

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.

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 & C^o
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FAABORG

RUDKØBING

P. A. NIELSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

HOBRO

SVENDBORG

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 19

TORS DAG 9. MAJ 1940

47. AARGANG

SITUATIONEN

Vi ved ikke noget, vi har kun at tie og arbejde. Fremtiden tegner sig usikrere end man overhovedet nogensinde har kunnet forestille sig. Hvor meget vi har mistet, kan vi under de øjeblikkelige Forhold ikke gøre op, det maa udsættes til senere Vurdering.

Dansk Skibsfart i Dag er ramt saa haardt som noget Erhverv, ramt i Hjertet, som hele Danmark er det. Men paa Trods af dette Slag maa og skal vi videre.

»INGEN KENDER DERES VIDERE SKÆBNE«

Paa Generalforsamlingen i »Dampskibsselskabet af 1912« udtalte Skibsreder A. P. Møller: »Det er ikke nogen Hemmelighed, at Hovedparten af vore Skibe, tilmed nogle af de bedste, er paa fremmede Landes Hænder. Man maa forudse, at en betydelig Del af Skibene maa stryge Dannebrog. Ingen kender deres videre Skæbne.

Ved denne Lejlighed skal der udtales en Tak til de Mænd, der har ført vore Skibe. Med Hæder har de vist Dannebrog. Smukt og værdigt har de udført deres Pligt. Nu maa de se det danske Flag strøget fra gode og velholdte Skibe.«

Videre udtalte Skibsreder A. P. Møller:

Der gives intet Brev paa Fremtiden, heller ikke paa Muligheden af Dividende.

Der kan heller ikke siges noget som helst om de betydelige Fordringer, Selskabet har staaende i Udlandet. I Øjeblikket kan de ikke føres hjem. Om Nybygningerne gælder samme Usikkerhed. Der er for Tiden 70,000 Tons under Bygning.

Denne Redegørelse blev paahørt under dyb Stillehed, og Forsamlingen rejste sig op som Hyldest og Tak til den Mand, der har skabt dette Livsværk.

I Tilslutning til Beretningen, som vi tidligere har givet, og Regnskabet fremsatte Skibsreder A. P. Møller forskellige Kommentarer. Han understregede, at Tyngdepunktet for Virksomheden hviler i »1912«s og »Svendborg«s Fælleslaade af Tank- og Linieskibe. Status for dette Interessenskab fremtræder med en bogført Værdi for Skibene paa 55,978,000 Kr.

Gevinst- og Tabskontoen viser et Nettooverskud ved Driften paa 12,531,376 Kr., hvortil kommer en Overførsel paa 826,864 Kr., samt en Rentekonto paa 7639 Kr. Efter Fradrag af Omkostningerne bliver der til Rest 12,900,457 Kr., som fordeles med 3,650,000 Kr. til Afskrivning paa Skibene, til Kontoen for Nybygninger (en ren Henlæggelseskonto) overføres 3,000,000 Kr., til »Dampskibsselskabet af 1912« overføres 2,500,000 Kr., til »Dampskibsselskabet Svendborg« ligeledes 2,500,000 Kr. Restsaldoen bliver herefter 1,250,457 Kr.

Gevinst- og Tabskontoen for »Dampskibsselskabet af 1912« begynder med en Saldo paa 720,055 Kr., Nettooverskudet ved Driften er paa 3,527,902 Kr., Overførslen fra Interessenskabet som før nævnt i det foregaaende 2½ Mill. Kr., med indvundne Renter, Avance ved fremmed Valuta og Reguleringen af Fonds og Aktier fremkommer en Indtægt paa 7,091,150 Kr. Efter Fradrag af de sædvanlige Omkostninger bliver der til Rest 4,052,980 Kr., der fordeles med 1½ Mill. Kr. — svarende til 25 pCt. af Aktiekapitalen — til Aktionærerne, yderligere Honorar til de Kommitterede 24,000 Kr., Afskrivningsfondet 974,086 Kr., Kontoen for Nybygninger 700,000 Kr. og endelig en Overførsel til næste Regnskabsaar 854,894 Kr.

Der blev enstemmigt givet Decharge og til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Direktør Jacob Raun. — Generalforsamlingen, der lededes af Højesteretssagfører Stein, gav Bestyrelsen Bemyndigelse til at foretage forskellige Ændringer i Regnskabet, foranlediget af de nye Skattelove.

DET NYE PRISTAL: 129

Statistisk Departement har fastsat Pristallet for April paa Basis af 1935 til 129 imod 118 i Januar. Paa Basis af Juli 1914 er Tallet 222 mod 203 i Januar og paa Basis af 1931 er det 143 mod 131 for Januar. Det Skattebeløb, som ifølge Loven af 27. Marts 1940 skal fradrages, udgør 78 Kr. af Standardbudgettets Totalbeløb 4,434 Kr. Naar det paa Basis af Juli 1914 beregnede Pristal 222 nedsættes med det Antal Points, som svarer til dette Beløb, fremkommer Tallet 218. Dette Tal kommer til at gælde i Overenskomstforholdene.

Offentliggørelsen af April-Pristallet fandt Sted paa det mest uheldige Tidspunkt — nemlig umiddelbart før en Helligdag, der igen laa umiddelbart før en Lønningsdag. Følgen blev, at der ikke blev Tid til Overvejelser og Forhandlinger vedrørende Landets økonomiske Situation, som Pristallet ellers kunde give Anledning til, hvis ikke Landet skal komme ud i den Situation, at Svikmøllen med stadig stigende Lønninger og stadigt stigende Leveomkostninger skal komme til at rotere i det uendelige og føre Landet ud i en bundløs Inflation.

De to Hovedorganisationer — Arbejdsgiverforeningen og De samvirkende Fagforbund har holdt Møde. Indenfor Fagforeningerne blev der gjort stærk Modstand mod at se bort fra Pristallet.

Der har endvidere været afholdt Møde, hvor Statsministeren forhandlede med Fagforbundene. Senere blev der holdt et to Timer langt Møde af det samlede Ministerium.

Ministeriets Overvejelser bevirkede, at Statsministeren senere udsendte følgende officielle Erklæring:

I Anledning af den ved Regulerings-Pristallets Stigning indtraadte Situation har Ministeriet orienteret sig om den raadende Opfattelse og forhandlet om Foranstaltninger, der kan raade Bod paa de af Ordningen flydende Ulemper.

Der er Enighed om, at det overenskomstmæssige Løntillæg maa udbetales, indtil anden Ordning etableres, men dernæst har Regeringen besluttet at overdrage Ministeriets Kriseudvalg under Statsministerens Ledelse at beskæftige sig med de foreliggende Forhold og at tilvejebringe et Forslag, der omfatter forskellige Planer, saaledes:

1. Prisreguleringstillæget.
2. Fremtidigt Grundlag for Pristallet.
3. Fastlæggelse af Varepriser og andel i Forbindelse dermed.
4. Begrænsning af Selskabers Udbyttebetalinger.
5. Deling af Arbejdet ved Arbejdstids-Nedsættelse. Udvalget skal forhandle med Arbejdsgiverne og Arbejdernes Hovedorganisationer, med Priskontrolraadet og med andre Institutioner, der kommer i Betragtning i de foreliggende Forhold.

Udvalget skal tilendebringe Arbejdet, saaledes at Forslag kan foreligge for Ministeriel Onsdag den 15. Maj.

VERDENSHANDELEN I 1939

Det er indtil videre ikke muligt at give nogen fuldstændig Redegørelse for Verdenshandelen i 1939, idet en Række Lande siden Krigsudbrudet ikke har offentliggjort den sædvanlige Handelsstatistik.

De nedenfor efter »Svensk Export« gængsne Tal for en Del europæiske og oversøiske Lande giver dog et nogenlunde Billede af den almindelige Udviklingslændens for Verdenshandelen. Som det synes, er Importen gennemgaaende steget i Værdi, og i den Grad dette ikke kan tilskrives Prisstigningen, kan Importstigningen, i det mindste for de europæiske Landes Vedkommende, for Størstedelen henføres til omfattende Beredskabskøb, medens Stigningen i De forenede Staters Import turde være betinget af forøget Aktivitet indenfor Erhvervslevet.

Tallene angiver Værdien af Eksporten og Importen i Millioner af de resp. Landes egen Valuta:

	Import 1938—39	Stigning, resp. Nedgang i pCt. fra 1938 til 1939
Sverige	2082	2480 + 20
Norge	1193	1362 + 14
Danmark	1625	1742 + 7
Holland	1425	1517 + 6
Belgien	4635	3935 ÷ 15
Schweiz	1607	1889 + 18
Ungarn	523	606 + 16
U.S.A.	1961	2304 + 17
Argentina	1461	1338 ÷ 8
Japan	2836	3127 + 10

	Eksport 1938—39	Stigning, resp. Ned- gang i pCt.
Sverige	1843	1879 + 2
Norge	787	808 + 3
Danmark	1535	1575 + 3
Holland	1039	966 ÷ 7
Belgien	1435	4334 ÷ 0,3
Schweiz	1317	1298 + 1
Ungarn	523	606 ÷ 1
U.S.A.	3096	3167 + 2
Argentina	1400	1570 + 12
Japan	2896	3033 + 36

De europæiske Landes Beredskabsimport er tydeligvis først og fremmest kommet de transmarine Eksportlande til gode. I hvert Fald udviser f. Eks. Argentinas og Japans Eksport i 1939 en kraftig Stigning.

U.S.A.s Eksport var for hele Aaret 1939 ganske vist kun 2 pCt. større end for det forudgaaende Aar, men fremviste alene for de fire Krigsmaaneder en Stigning paa 22 pCt. i Sammenligning med tilsvarende Periode i 1938.

Ogsaa Ungarn fremviste en betydelig Eksportstigning. Derimod lykkedes det ikke for de øvrige europæiske Lande at forøge deres Eksport nævneværdigt.

ISBRYDERNE OG PROVINSHAVNENE

Svendborg Handelsstandsforening har afholdt Generalforsamling, hvor Formanden, Direktør P. M. Petersen, aflagde Beretning. Formanden udtalte en Tak til den danske Sømandsstand for dens store Indsats i en vanskelig Tid.

I sin Omtale af Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar kom Formanden ind paa Havnens Forhold og aflagde en udførlig Beretning herom. Den refereres i Svendborgbladene, men har mere end lokal Interesse gennem Spørgsmaalet Isbrydere og Provinshavne.

Formanden udtalte bl. a.:

De første 8 Maanedre af 1939 var tilfredsstillende og med gode Indtægter for Havnen, men saa kom Krigen i September, og fra den Tid er Indtægterne svundet stærkt ind.

Importen af Korn og Foderstoffer har for Havnenes Vedkommende været uden nævneværdig Betydning i disse Maanedre. Efter Krigens Udbrud i September blev der oprettet et Centralkontor, som foretager hele Indkøbet og Importen til Danmark af disse Varer, som derefter bliver fordelt gennem Kontoret til de forskellige Importører her i Landet, og vi har siden da faaet alle vore Varer fra Odense i Jernbanevogne eller i Omladning til mindre Skibe fra andre Havne her i Landet. Imidlertid fik vi i Januar Maaned fra Centralkontoret tildelt 3 Dampere med Korn og Foderstoffer fra Sydamerika, men desværre kom Ishindringerne i Vejen, saaledes at disse Skibe maatte gaa til andre Havne, og vi fik stadig vore Varer pr. Jernbanevogn. Da Isen i Marts Maaned var ved at bryde op, forsøgte vi igen at faa direkte Dampere her til Svendborg, og det var ogsaa lykkedes — efter mange Forhandlinger i Forening med Havnen — at faa Isbryder-Assistance, saaledes at en enkelt tildelt Dampere kunde komme hertil, men desværre blev Bæltet ved Knudshoved fuldstændig lukket den Dag, Skibet skulde hertil, saaledes at det maatte gaa til Odense i Stedet for. Saaledes har Havnen været forfulgt af Uheld. Iøvrigt har Assistanzen ved Isbrydertjenesten for Svend-

borgs Vedkommende været meget utilfredsstillende, og man maa haabe paa, der kan ske en Ændring i disse Forhold, saaledes at vi ved senere Isvintre kan faa Isbryder-Tjenesten, naar vi skal bruge den. Vi har betalt for denne Tjeneste i ni Aar og betaler stadig hvert Aar herfor, saa vi maa ogsaa kræve at kunne faa Assistanzen, naar vi skal bruge den.

ENGLAND SENDER SINE SKIBE RUNDT OM KAPSTADEN I STEDET FOR GENNEM MIDDELHAVET

Den britiske Regering har besluttet at træffe visse Dispositioner til Sikring af den britiske Skibsfart, der normalt passerer gennem Middelhavet, og denne vil nu blive sendt rundt om Kapstaden.

I velunderrettede Kredse i London sætter man disse Foranstaltninger i Forbindelse med en Række Udtalelser i den seneste Tid af Italienerne i ansvarlige Stillinger og den italienske Presses Holdning.

De trufne Sikkerhedsforanstaltninger vil blive op hævede saa snart Regeringen ikke længere anser dem for nødvendige.

SEJLADSEN PAA DONAU

Som Følge af Højvandet i Donau er Størstedelen af Donaudeltaet vedblivende oversvømmet. Ogsaa Byen Sulina staar tildels under Vand. Højvandet har medført store Mængder Dynd, der har samlet sig i Sulinakanalene, saa at Skibene kan laste til et Dyb-gaaende af 18 Fod. Flere stærkt lastede Skibe fra Galatz og Braila maatte opløse en Del af deres Last i Sulina for at kunne løbe ud i Sortehavet.

ØSTERSØVALUTA —

»Finanstidende« rejser i en Artikel Spørgsmaal om Mulighederne for at skabe en »Østersøvaluta«. Artiklen henviser til, at Østersøen nu politisk er blevet et Indhav igen, og Danmarks Handelsperspektiver vil derefter forme sig paa en ny Maade. Artiklen rejser Spørgsmaalet, om ikke Tilliden vilde komme af sig selv i de smaa Kystlande ved Østersøen, Lande, der ellers vilde være sørgeligt henvist til sig selv. Artiklen stiller Forslag om, at selv om Regeringerne ikke kunde løse Problemet, er det ikke usandsynligt, at en Løsning vil frembyde sig af sig selv netop gennem Skabelsen af en Østersøvaluta paa Guldbasis.

JAPANS SKIBSFART

Ved Krigens Udbrud i September sidste Aar var Maalet for Japans Skibsfart at frigøre saa megen Tonnage som mulig fra de hjemlige Farvande for at forøge Deltagelsen i den oversøiske Skibsfart. Foruden Ønsket om at vinde Terræn paa Verdensfragtmarkedet og paa denne Maade skaffe Beskæftigelsesmuligheder for den voksende Handelsflaade, spillede ogsaa Muligheden for at skaffe tiltrængt fremmed Valuta en vigtig Rolle. Imidlertid viste der sig tydelige Vanskeligheder for Gennemførelsen af denne Plan. Man regner nemlig med, at siden September er mere end 400,000 Brutto Reg. Tons europæisk Tonnage gaaet ud af Farten paa det fjerne Østen, og denne Tonnage var samtidig beskæftiget i den japanske Nærtrafik. Det var da Japans første Opgave at erstatte disse udeblivende Skibe med japansk Tonnage, men dette virkede sauntidigt hæmmende paa Expansionsplanerne for Deltagelsen i den oversøiske Fart.

Den japanske Handelsflaade er nu, oplyser Frankfurter Zeitung, som knytter ovenstaaende Kommentarer hertil, oppe paa cirka 5,6 Mill. Brutto Reg. Tons, hvoraf godt 5 Mill. er Skibe paa over 2000 Brutto Tons. Ser man paa Fordelingen af Handelsskibsfart, fremgaar det, at ikke mindre end 2,07 Mill. Tons falder paa Farten paa Kina og Manchukuo. Dertil kommer 730,000 Tons i Farten paa Sydhavet og 250,000 Tons paa Australien og Indien samt 1,08 Mill. Tons, der er bunden i anden Fart. Endvidere regner man med, at 260,000 Tons som Regel er i Dok, altsaa for-

holdsmæssig meget, hvilket skyldes at Reparationsmulighederne i Japan ikke er særlig gunstige under Krigsforholdene.

Tilbage bliver da kun 490,000 Brutto Tons til Disposition for Farten paa Pacific, 230,000 Tons for Atlanterhavet og 40,000 Tons for Europa og Afrika. Fradraget man da den fra det fjerne Østen udeblivende europæiske Tonnage, som Japan maa erstatte for Opretholdelse af Trafiken mellem de enkelte Yenblok-Områder, saa bliver der ikke megen Tonnage tilovers til den paatænkte forøgede Deltagelse i den oversøiske Skibsfart. Tendensen er altsaa snarere gaaet i Retning af at fortrænge den europæiske Tonnage fra det fjerne Østen. Det er da ogsaa i Grunden en naturlig Tendens, der i sin Udvikling gaar parallelt med den japanske Udenrigshandel, som mere og mere vinder frem indenfor Yenblokken, medens Udenrigshandelen med tredje Land ikke holder Skridt.

FRAGTBERETNING

Den forløbne Uge bragte ingen nye Kendsgerninger for den danske Skibsfarts Forhold i den kommende Tid; men der arbejdes kraftigt paa at løse de forskellige endnu uafklarede Spørgsmaal, f. Eks. Spørgsmaalet om, hvor Skibene udover til tyske Havne kan faa Tilladelse til at sejle samt hvilke Fragtrater, der skal betales; endvidere i hvor stor Udstrækning det bliver muligt at beskæftige dansk Tonnage og Spørgsmaalet om Fordelingen af Østersøtonnagen til Udførelse af de Transporter, der kommer til at ligge for. En Del af disse Spørgsmaal er jo nær knyttet til Handelsforhandlingerne med Tyskland, der ventes genoptaget i Slutningen af denne Uge, og det maa formodes, at Afslutningen af disse Forhandlinger sautidig vil bringe Løsningen paa mange af de Forhold, der berører Skibsfarten.

Befragtningen af Kul- og Koksladninger fra tyske Havne til Danmark er iøvrigt fortsat i Ugens Løb til de Rater, der ventes fastsat ved den kommende Overenskomst, og saavel Redere som Befragtere er meget interesserede i at faa Afslutninger bragt i Stand. Det eneste Forhold, der faktisk i Øjeblikket griber hindrende ind, er Vanskeligheden ved at skaffe stæm,

hvilket naturligvis ogsaa er af vital Betydning. Imidlertid skyldes dette vel endnu for en Del Eftervirkningerne af Vinterens Vanskeligheder, derigennem at adskillige Ordre, der skulde være afskibet tidligere, nu kommer til Afskibning samtidigt, ligesom Minerens Produktionskapacitet, der formodentlig var indstillet efter det tidligere Handelssamkvem med Norden, antagelig vanskeliggør en Produktionsforøgelse fra Dag til Dag og dermed prompt Afskibning for et større Antal nye Ordre, hvilket imidlertid sikkert kun kan betragtes som Begyndelsesvanskeligheder.

Hvorledes Beskæftigelsen iøvrigt vil blive paa Østersøen, er det endnu for tidligt at udtale sig om, men som et Eksempel kan dog nævnes, at der noteres en Del større Træladninger fra Sverige til hollandske Havne, for hvilke der indikeres omkring sv. Kr. 105/115- per Stdr. ligesom der noteres en Del Trælaster fra forskellige Østersøpladser til Tyskland.

Befragtningen af Briketter fra tyske Østersøhavne til Danmark foregaar stadig meget livligt til gode Rater, og den mindre danske Skibsfart finder her en indbringende Beskæftigelse, ligesom der ogsaa for denne Del af Tonnagen findes rigelig Beskæftigelse indenrigs til de fastsatte Rater.

Fra de endnu frie udenlandske Markeder indløber meget sparsomme Efterretninger, men til Orientering kan dog anføres, at der fra La Plata til Antwerpen efter seneste Rapporter er betalt \$24.50, hvilket viser en Stigning, idet Raten en Overgang laa omkring \$22.-. Kul fra Nordamerika til Rio de Janeiro ligger omkring \$9.- og Sukker fra Cuba til Casablanca Option Marseilles skal være gjort til \$18.25 resp. \$18.75. Fra Østen rapporteres meget faa Afslutninger. Som Eksempel kan nævnes Sukker Java/Marseilles 130/- og Java/Suez 70/-. Donau Markedet har været aktivt, og der noteres en Del Ordre saavel til Middelhavet som til Kontinentet. Ogsaa til England findes en Del Ordre og her ligger Raten omkring 85/-.

For de fleste frie Markeder gælder det iøvrigt, at man nærmest faar det Indtryk, at de har været noget svagere i de første Dage efter Begivenhederne i Norden, men nu er ved at nærme sig det tidligere Niveau.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Speditørens Betydning

I Nordisk Speditørforbunds Tidsskrift har Forbundets Formand, Generalkonsulent C. B. Ingwersen, i det nylig udsendte Nummer i en Artikel beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Speditørens Betydning for Eksport og Import under den nuværende Situation. Siden Krigsforholdene indtraadte i September sidste Aar har alt forskudt sig. Transportvejene er helt andre end før Krigen. Transportmaaderne ligeledes. Omkostningerne er steget uhyre. Købmanden staar tvivlraadig, om han skal lægge op, eller om der er nogen Mulighed for at drive Forretningen videre. I dette Tilfælde er det klogt at raadføre sig med Fagmanden — Speditøren — og selv om hans Erfaringer maaske i Øjeblikket under de helt ændrede Forhold ikke kommer ham saa meget tilgode, har han dog sine Forbindelser, og ogsaa har han været nødt til nøje at studere alle i Betragtning kommende Forhold for i det hele taget at kunne drive sin Forretning.

Ved Valget af Transportvejen gælder det først og fremmest om at finde, hvorledes det overhovedet er muligt at fremsende Varen, men dernæst ogsaa at afveje Forholdet mellem Transportens Kostbarhed og Sikkerhed. Forholdene forandrer sig fra den ene Dag til den anden, og selv Fagmanden, Speditøren, er stedt i de største Vanskeligheder, men han har dog Mulighed fremfor nogen anden for at udfinde det rigtige. Tidligere direkte Linier er ophørte, andre er kommet i Stedet. Linier, der for havde deres Udgangspunkt fra Østersøen og Nordøen, har nu forlagt deres Udgangspunkt til Middelhavet eller andre Steder. Raterne er enten hævede eller ændrede ved Tillæg af forskellig Art. Krigsforsikringspræmierne er uhyre forskellige, men altid saa høje, at de dermed forbundne Omkostninger betyder en væsentlig Udgift for Vareforsenderen.

Ogsaa for Transporten paa Landjorden, det europæiske Kontinent, har Speditørens Medvirken Betydning. I mange

Tilfælde er der nemlig tilsvarende Vanskeligheder for Søtransporten. De gamle Samlegodsforsendelsesmander er i stor Udstrækning ophørte, medens visse dog stadig fungerer, og nøje Kendskab til Transitbestemmelserne er for Gods, der transporteres over flere Lande, af stor Vigtighed.

Det gælder for begge Transportarter, at Forholdene er helt forandrede; man kan slet ikke stole paa sine tidligere Erfaringer, men kan kun være rolig, naar man i hvert enkelt Tilfælde er sikker paa, at intet er forsømt, for at alle Transporten vedrørende Omstændigheder er taget i Betragtning og overvejede.

Tidligere Markeder er umuliggjorte, og nye Eksportmuligheder maa findes, og her kræves saa nye Transportveje og nye Transportmidler. Speditøren kan da ved Hjælp af de Forbindelser, han har rundt omkring i Verden, være Købmanden til megen Nytte, og det gælder ikke alene de rent speditørmæssige Forbindelser med Rederierne. For Størstedelen er Tariferne et internt Anliggende indenfor Rederierne, og Fragtsatserne er underkastede meget store Svingninger, men et nøje Kendskab til Fragtmarkedet, og at Speditøren repræsenterer flere Ladningsejere, er altid en Fordel. Speditørens Arbejdsmark indskrænker sig ikke alene til Fragtspørgsmaalet. Ændrede Toldbestemmelser og Toldforskrifter, Transitbestemmelser, Importforbud og Eksportforbud opstaar den ene Dag efter den anden, og kun for Fagmanden, der udelukkende beskæftiger sig med disse Forhold, er det muligt at følge med. Hvor Købmanden ikke selv er repræsenteret, kan Speditøren og hans Agent paa Pladsen være Køber og Sælger til Nytte ved at varetage hans Interesser.

Men Speditøren har ikke alene de daglige Vanskeligheder at kæmpe med, han maa ogsaa se fremad og forberede sig paa, hvorledes Forholdene vil være, naar der engang kommer Fred, for at hans Virksomhed kan holdes i Live. Og — slutter Generalkonsulent — at ogsaa Forholdene under en kommende Krig vil blive anderledes end før Krigen, gør man klogt i at regne med.

Lodstvang under de danske Broer

I en udstedt Bekendtgørelse bestemmer Marineministeriet, at al Sejlads uden Lods inden for en Afstand af $\frac{1}{2}$ Sømil paa hver Side af Lille Bælts-Broen og Storstrømsbroen — med nedennævnte Undtagelser — midlertidig er forbudt.

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

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

Undtagne fra Lodstvangsbestemmelsen er Orlogs- og Statsskibe.

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

Overtrædelse af Bestemmelserne straffes med Bøde, Hæfte eller under skærpende Omstændigheder med Fængsel indtil 3 Aar.

Bekendtgørelsen er traadt i Kraft den 7. Maj 1940 Kl. 12,00.

Højere Forsikringspræmier for Middelhavet

De amerikanske Forsikringsselskaber har besluttet at forhøje Præmierne for Skibsladninger, der gaar gennem Middelhavet. Præmierne forhøjes for Skibe fra De forenede Stater med 50 pCt. For Skibe fra andre neutrale Stater med 100 pCt.

Generalforsamling i Svltzer

I Svltzers Bjergningsentreprise afholdtes forleden ordinær Generalforsamling, der sik et ret usædvanligt Forløb.

En Aktionærgruppe, repræsenteret ved ORS. Andresen, krævede Regnskaberne ændrede, idet Værdierne var bogført for lavt. Bag dette Krav staar Ønsket om at muliggøre en beskedne Dividende.

Dir. Gammeltoft erklærede, at Afskrivningerne var foretaget efter Samraad med Sagkundskaben. Ved Afstemningen stemte 521 for og 834 imod Godkendelse af Regnskaberne. Paa Grund af forskellige Formaliteter kunde Dirigenten HRS. Gelting, dog ikke afgøre Afstemningens Gyldighed, og Sagens endelige Afgørelse blev udsat til en ekstraordinær Generalforsamling.

Afskedigelser paa Odense Værft

Direktionen for Odense Staalskibsværft har foretaget et stort Antal Afskedigelser blandt Værftets Arbejdere, idet man har været nødsaget til at indstille Arbejdet paa to Nybygninger. De Arbejdere, som endnu har Beskæftigelse, skal nu kun arbejde fem Timer daglig, nemlig fra Kl. 7 til Kl. 12,30 med en halv Times Frokostpavse.

Jugoslavisk Skibssalg til Frankrig

»Jutarnji List«, der udkommer i Zagreb, meddeler fra Split, at den jugoslaviske Handelsflaadens største Fartøj, Damperen »Kraljica Marija«, er blevet solgt til det franske »Compagnie Generale Transatlantique« af Jugoslavisk Lloyd, og at Skibet allerede er afsejlet til Marseille. Dampere er paa 10,382 Brutto Register Tons. Jugoslavisk Lloyd har allerede for kort Tid siden solgt Søsterskibet »Prinsesse Olga« til et portugisisk Selskab.

Svenska Amerika Linien

Svenska Amerika Linien har udsendt Regnskab for 1939. Allerede før Krigens Udbrud i September var Persontrafikken over Atlanten indskrænket noget. Efter Krigsudbruddet er begge de nyeste og kostbareste Skibe, »Gripsholm« og »Kungsholm«, taget ud af Trafiken, som kun opretholdes af »Drottningholm«. Ogsaa Muligheden af at beskæftige de moderne Skibe i transatlantiske Krydstogter er væsentligt begrænset. Da samtidig Driftsomkostningerne er steget betydeligt, forstaar man, at Selskabet har været stillet overfor svære Opgaver. Nybygningen »Stockholm« ventes leveret fra det italienske Værft henimod Aarsskiftet, og man haaber da, at Selskabets til den Tid betydeligt forøgede Flaade kan finde mere normal og lønnende Beskæftigelse.

Antallet af Enkeltrejser i Trafiken mellem Sverige og Nordamerika er i Fjor formindsket fra 52 til 46, men Passagerantallet er kun gaaet ubetydeligt ned og udgjorde ca. 20,000. Antallet pr. Rejse er steget fra 386 til 432. Turisttrafikken er opretholdt i omtrent uforandret Omfang. Deltagernes Antal sank fra 9555 til 8527, men der var Stigning for Deltagelsen i de længere Rejser.

Bruttoindtægten beløb sig til ca. 26,7 Mill. Kr. og Driftsudgifterne til 23,6 Mill. Kr. Den største Stigning i Udgifterne faldt paa Assurancepræmierne, der beløb sig til 2,71 Mill. Kr. Afskrivningerne paa Tonnagen var uforandret 1,7 Mill. Kr. Overskudet andrager 1,144,000 Kr. Heraf foreslaas som Aaret forud 2 pCt. Dividende med 480,000 Kr., og paa Tonnagen afskrives yderligere 650,000 Kr. Den færdige Tonnage er efter Fradrag af Afskrivningsfond bogført til 16,3 Mill. Kr., men herfra gaar den ovenfor nævnte ekstra Afskrivning paa 650,000 Kr. Da Ny-

bygningen »Stockholm« allerede i 1938 for største Delen var betalt, har der ikke i 1939 fundet Udbetalinger Sted paa denne Konto. Den oprindelige Nybygningskontrakt var paa 24 Mill. Kr., hvortil kommer en Tillægsbetaling paa 105,000 Lstr. ved Reguleringen efter Branden i December 1938. Denne Tillægsbetaling kan dog reduceres i det Forhold, ubeskadiget Materiel fra det brændte Skib kan anvendes i større Udstrækning, end man kunde bødme ved Opgørelsen.

Pensionsforsikringsanstalten

Fredag den 26. April afholdtes Repræsentantskabsmøde og Generalforsamling i Pensionsforsikringsanstalten, hvor der aflagdes Beretning for Regnskabsaaret 1939.

Aaret var — trods den Usikkerhed, der havde hersket indenfor Erhvervslivet som Følge af de urolige Forhold i Europa — blevet et for Pensionsforsikringsanstalten særdeles godt Aar.

Tilgangen havde været meget betydelig, og da Afgangen havde været normal, kunde Nettofremskud karakteriseres som tilfredsstillende.

Det økonomiske Resultat af Virksomheden for 1939 havde ogsaa været særdeles godt, og Anstaltens Overskud var i Aar vokset meget betydeligt.

En Række store Virksomheder og Institutioner havde i Aarets Løb sluttet Overenskomst med Pensionsforsikringsanstalten om obligatoriske Pensionsordninger for deres Funktionærer, og endvidere havde Anstalten faaet Tilslutning fra nogle Landkommuner, ligesom der gennem Sygekassernes Pensionsforening var blevet bragt Pensionsordninger i Stand for Funktionærerne i en Række Sygekasser, saavel i København som i Provinsen.

Der var i 1939 tegnet nye Forsikringer, der repræsenterer Alders-, Invalide- og Enkepensioner til et aarligt Beløb af 3.888,365 Kr. foruden en Del Børnerenter.

Den egentlige Præmieindtægt for de ikraftværende Forsikringer var steget med ca. 563,000 Kr., og den samlede Præmieindtægt — inkl. Kapitalindskud — udgjorde nu 7,013,107 Kr.

Anstaltens samlede Aktiver, der i 1934 udgjorde ca. 40 Mill. Kr. og i 1936 ca. 65 Mill. Kr., udgjorde nu ca. 85 Mill. Kr.

I denne store Vækst i Aktiverne maatte man ogsaa se et Udtryk for den meget stærke Fremgang, som Pensionsforsikringsanken havde haft i de senere Aar.

Anstaltens aarlige Pensionsudbetalinger udgjorde nu 1.434.265 Kr., og Kapitalværdien af disse Pensionsudbetalinger udgjorde 16.428,868 Kr.

Anstaltens Driftsoverskud for Aaret 1939 udgjorde, efter at de i Livsforsikringsloven foreskrevne Henlæggelser havde fundet Sted, 1,199,463 Kr., hvilket er det største Overskud, Anstalten hidtil har haft.

Af dette Overskud fordeltes der til Sikkerhedsfonden 150,000 Kr., til Bonusfonden 999,463 Kr. og til Udbytte til Aktionærerne afsattes 50,000 Kr. (5 pCt. af Aktiekapitalen eller den højeste Forrentning. Vedtægterne tillader).

Med den foretagne Henlæggelse til Bonusfonden paa ca. 1 Mill. Kr., hvilket udgør ca. 15,5 pCt. af den egentlige Præmieindtægt, var Fonden kommet op paa 2,662,069 Kr.

Til Bonusfonden var der herester i Aarens Løb henlagt ialt 6,312,069 Kr., hvoraf der til Opskrivning af de forsikredes Policer i 1927 var fordelt 600,000 Kr., i 1932 1,200,000 Kr. og i 1937 1,850,000 Kr.

Til Repræsentantskabet genvalgte Direktør A. Bock-Hansen, Direktør L. Lauren, Grosserer Willie Leuysohn og Direktør Ole Sundo.

Yderligere meddeltes det, at Direktør, Jernstøber Hans L. Larsen i Aarets Løb var indtraadt i Repræsentantskabet, valgt af Dansk Arbejdsgiverforening, i Stedet for afdøde Fabrikant E. F. Jacob.

Til Repræsentantskabets Formand genvalgte Landstingsmand, Købmand Axel B. Lange og til Næstformand Forretningsfører H. J. Christensen, Dansk Styrmandsforening.

Til Pensionsforsikringsanstaltens Bestyrelse genvalgte Direktør Vald. Hansen, Direktør, cand. jur. E. Maegaard og nyvalgte Kontorchef Chr. Isbye.

Direktør Aage Jensen kom i sin Beretning ind paa at omtale Spørgsmaalet Krigsrisiko for Pensionsforsikringer, idet han redegjorde for en Række Forhandlinger, der i Efteraaret 1939 under Forsæde af Forsikringsraadets Formand var blevet ført mellem de danske Livs- og Pensionsforsikringsselskaber.

Til Slut meddelte Direktør Aage Jensen, at Anstalten i indeværende Aars første Kvartal havde haft en Nytegnning paa ca. 400,000 Kr. aarlig Præmie, hvilket var den største Nytegnning, der i Anstaltens Levetid havde fundet Sted i det tilsvarende Kvartal.

Direktør Jensen meddelte endelig, at for Aaret 1939 havde der været 17 Skibsofficerer, hvis Død havde krævet, at Anstalten skulde udrede Enkepensioner til et Beløb af ca. 12,000 Kr. aarlig.

Det medførte Tab for Anstalten havde i den Anledning udgjort ca. 88.000 Kr., men til Trods herfor havde Anstalten dog kunnet oparbejde det store Overskud.

I 1940 var der hidtil omkommet 39 Skibsofficerer, som

havde deres Forsikringer ordnet gennem *Pensionsforsikringsanstalten*, og Anstalten skulde udrede ca. 36,000 Kr. i aarlige Enkepensioner. Det endelige Tab for disse Forsikringer var endnu ikke opgjort.

Lasteevne og Kulforbrug

I det tekniske Tidsskrift »Ingeniør- og Bygningsvæsen« omtaler Skibingeniør Vilh. Wassileffsky nogle Resultater af Undersøgelser vedrørende Fragtskibenes Økonomiforbedring i de sidste 10—15 Aar.

Til dette Formaal har man analyseret Data for 6 Skibe bygget for 15 Aar siden. De havde fra 8—9000 Tons Lastevne og var af almindelig Fragtskibstype med en Fart i lastet Tilstand af 9—10 Knob. Maskineriet var en Tregangsmaskine med møttet Damp og Kulfyring. Skibene var Eksempler paa god Gennemsnitstype, men var, som det var almindeligt paa den Tid, udelukkende bestilt efter Recepten: Minimumspris pr. Ton d.w. For at komme de virkelige Forhold, hvorunder Skibene arbejdede, saa nær som muligt, har man taget Middeltallene fra Rejser gennem et helt Aar, saa Vejrforholdene, Skrogets Begroning og Kullenes Godhed paa Rejser overalt i Verden er taget i Betragtning. Disse Middeltal har man ved de foretagne Beregninger kaldt S/S 1924.

I Tabelform er der derefter foretaget Sammenligninger mellem S/S 1924 og S/S 1937, og ved Beregninger ses, at S/S 1937 ved 970 Tons større Deplacement og 0,45 Knob større Fart bruger 11,86 Ts. Kul mindre i Døgnet. Af Kul-koefficienterne fremgaar, at dersom S/S 1937 henføres til samme Deplacement og Hastighed som S/S 1924, vil Kulforbruget pr. Døgn for S/S 1937 kun være 50,3 pCt. af Kulforbruget for S/S 1924. Af Admiralitetskoefficienterne fremgaar, at Skibsformen, Propeller og Rør er blevet væsentlig forbedrede, idet de nødvendige Hestekræfter for S/S 1937 henført til samme Deplacement og Fart er blevet reduceret med ca. 28 pCt. i Forhold til S/S 1924, ligesom Kulforbruget pr. 1 HK. er reduceret med ca. 30 pCt.

Det fremgaar heraf, at Skibsbyggerne og Maskinbyggerne — hedder det til Slut — hver især har ydet lige meget til den opnaaede Forbedring, der er Resultatet af Forsøg og Prøver afholdt i Depressionsaarene 1931—35.

Hollandsk Nybygning til Sovjet

Det turboelektriske Motorskib »Viacheslav Molotov«, der er bygget i Amsterdam for russisk Regning, var forleden ude paa en teknisk Prøvesejlads. Under denne Sejlads blev Skibet overtaget af en russisk Kommission. »Viacheslav Molotov« er et Søsterskib til »Josef Stalin«, der ligeledes er blevet leveret af det hollandske Skibsbygnings-selskab i Januar, og som har Indretninger for 508 Passagerer og en Besætning paa 100 Mand. De to Skibe maa-ler 7500 Tons hver.

Amsterdam Havn

I Løbet af April i Aar er der til Havnen i Amsterdam indgaaet 104 Skibe mod 305 Skibe i April i Fjor. I de første 4 Maanedere i Aar indgik der 448 Skibe mod 1177 i samme Tidsrum i Fjor.

Skibsfarten paa Tallinn genoptaget

Skibsfarten paa Havnen her er blevet genoptaget den 29. April, og der er ankommet 7 Handelsdampere hertil. Imidlertid er der endnu megen Is i den finske og den botniske Bugt.

»Bore 6« grundstødt

Fra Helsingfors meddeles, at i Skærene ved Mejn er den finske Damp »Bore 6«, der løber mellem Stockholm og Åbo, stødt paa Grund, og det er hidtil ikke lykkedes at bringe den flot. Dampere er læk flere Steder.

Nye Provinsruter

Der er oprettet en ny Stykgodsroute mellem Havnene Aarhus, Odense og Næstved. Ruten, der befares en Gang ugentlig, indehaves af Reder J. Lindager, Næstved.

Paa Initiativ af Mægler N. K. Jørgensen, Kerteminde, er der oprettet en Ruteforbindelse mellem Kerteminde og Kalundborg. Ruten befares en Gang daglig af Skibe lastet med letfordærlige Va rer, og endvidere sejles der to Gange ugentlig Dobbelture med Stykgods og Vægtsendinger.

Sverige forhandler om Køb af Asfalt fra Estland

En svensk Kommission af sagkyndige er rejst til Estland for at studere Vejanlæg i Estland og undersøge Mulighederne for at indkøbe større Mængder Asfalt fra Estland til Brug for Vejanlæg i Sverige. Hidtil

har Sverige dækket sit Importbehov, der andrager ca. 30,000 Tons Asfalt, hovedsageligt fra U. S. A. og Mexico, men under de nuværende Transporthindringer undersøger man Muligheden for at købe Asfalt, som Estland udvinder som et Biproduct i sin Olieskiferindustri.

Aalborg Værft kontra Havnen

Vestre Landsret har afsagt Dom i en ejendommelig Erstatningssag. Den 1. Juli 1937 skete der ved Gasværkskajen i Nærheden af Aalborg Værfts Tørdok et Skred paa Bolværket i en Længde af ca. 14 Meter. I Dagene forud havde Værftet prøvet Maskineriet paa en Nybygning, Automobilefærger »Peder Wessel« og paa Det danske Petroleumsk Aktieselskabs Damp »Dania«, der havde været underkastet en større Reparation paa Værftet, og under Afprøvningen af Maskinerne laa de to Skibe langs med Kajen med en indbyrdes Afstand af ca. 40 Meter. Aalborg Havns Bestyrelse gik ud fra, at Aarsagen til Skredet var den, at Skibenes Skrue havde bortskyllet Bunden foran Bolværket, der derefter ikke kunde modstaa Trykret. Havnebestyrelsen anlagde ved vestre Landsret Sag mod Værftet og D. D. P. A. og krævede en Erstatning paa 25.000 Kr. for den skete Skade. D. D. P. A. blev ved Landsrettens Dom forleden Dng frifundet, da Afprøvningen af Maskinerne faldt ind under Reparationen. Derimod blev Aalborg Værft dømt til at betale den krævede Erstatning og 3500 Kr. i Sagsomkostninger. Aalborg Havn skal betale D. D. P. A. 1200 Kr. i Sagsomkostninger.

Uden Isbryder til Libau

Fra Riga meddeles den 30. April til »Hamburger Fremdenblatt«, at Isforholdene ved Havnene i Libau og Windau har bedret sig i de sidste Dage, saa Skibe har kunnet gaa ind uden Isbryderhjælp.

Ogsaa for Riga Havns Vedkommende er Forholdene i Bedring og Havnen ventes i nær Fremtid aaben for Sejlads uden Isbryderhjælp.

Fjord-Rederiet i Flensborg

Dampskibsselskabet »Fjord-Rederiet« i Flensborg har afholdt Generalforsamling. Af Beretningen, der gengives i »Flensborg Avis«, fremgaar bl. a., at det forløbne Aar yderligere har bragt en Forbedring af den finansielle Stilling.

Sejlladsen til de danske Fjord-Stationer led under Indskrænkningerne i Udlands-Trafiken, og Indtægterne her gik tilbage med rundt 50 pCt. Derimod forhøjedes Indtægterne af Sejlladsen til de tyske Fjord-Stationer med rundt 14 pCt. I Selskabsture var der Tilbagegang som Følge af den spændte politiske Situation. Befordring af Arbejdere, der vedvarede hele Forretningsaaret, betød en ikke uvæsentlig Forøgelse i Indtægterne for Person-Trafiken. Indtægterne fra Kvæg-Befordringen steg, svarende til de forhøjede Fragtsatser i 1939. Paa Flensborg—Kiel-Ruten gik Godsmængden og dermed Indtægterne tilbage med 20 pCt.

Arbejder-Transporterne og Chartring af to Skibe har medført forøgede Indtægter, medens paa den anden Side Udgifterne til Lønninger, Kul, Olie o. s. v. forhøjedes. Klassificerings- og Reparations-Arbejder har maattet udsættes paa Grund af Skibenes Optagethed hele Aaret.

Derved opnaaedes et forhøjet Brutto-Overskud paa 653.362,20 Mark, Overførselen fra 1938 indbefattet. Der blev afskrevet 28.596 Mark paa Skibe, Broer og Inventar; til Fornylsesfonden henlagdes 15.000 Mark det vedtoges at give et Udbytte af 5 pCt. af Kapitalen paa 180.000 Mark. og Resten, 3766,30 Mark, overførtes i ny Regning.

Dødsfald

Seniorchefen for Marstal Skibsværft, Tømremester Jørgen Olsen Christensen, er afgaaet ved Døden i en Alder af 84 Aar.

Med dette Dødsfald finder et interessant, historisk Af-snit i Marstals Historie sin Afslutning, idet Olsen Christensen som en af de sidste repræsenterede den stolte Epoke, da marstalbyggede Sejlskibe var kendt blandt Sø-mænd paa alle Verdenshave.

Kaptajn gaar i Land

Føreren af Sydøyske Dampskibsselskabs Færge »Langeland«, Kaptajn N. P. Nielsen, Svendborg, har taget sin Afsked paa Grund af Alder. Kaptajn Nielsen har været ansat i Selskabet siden 1901, hvor han sejlede paa forskellige Ruter, indtil han 1926 blev Fører af Færgeren »Langeland«.

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: »Skibsværftet«

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

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.: "Holmøld"
 Amaliegade 36

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & 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 - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
 Telefon: 9246Telegramadr.:
 MONTANAKUL

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



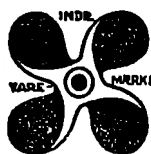
Hovedoplæg for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København



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

In. Behavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

Telegrams:
 Vinkeco**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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 8. Maj 1940.

Nr. 21.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Danmark.

1458. Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen.

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

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

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

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

Undtagne fra Lodstvangsbestemmelsen er Orlogs- og Statsskibe.

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

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

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 7. Maj 1940 Kl. 1200.

1. Østersøen.

1459. Rusland. Blokade af Finlands Kyst ophævet.

(U. f. S. Nr. 17/983. Stockholm 1940.)

Den af Sovjetunionen den 8. December 1939 notificerede Blokade af visse Dele af *Finlands* Kyst er ophævet.

(E. f. S. Nr. 4/219 og 8/735 1940.)

1460. Tyskland. Darsserort Fyr W. Vrag afmærket.

(N. f. S. Nr. 19/1478. Berlin 1940.)

En Vraglystønde med E.-Topbetegnelse og som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s, Blink 2^s, Mørke 3^s, Blink 2^s, Mørke 5^s, er udlagt ved Vraget af den *lettiske* Dampner *Jaunjelgava*, der ligger sunket paa c. 54° 28',₀ N. 12° 25',₅ E.
(E. f. S. Nr. 20/1431 1940.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1461. Danmark. Sundet. Taarbæk Rev. Skibsfartshindring.**

En Skibsfartshindring paa 55° 46' (20") N. 12° 39' (52") E., c. 0,₀ Sm 202° fra Lys- og Klokketønden *Taarbæk Rev*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, henholdsvis 30 m og 75 m NE. for Hindringen.

1462. Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyr NW. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring rapporteres at ligge sunket paa 55° 32' (46") N. 12° 42' (24") E., c. 0,₆ Sm 332° fra *Drogden Fyr*.

1463. Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyr SE. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring rapporteres at ligge c. 500 m SE. for *Drogden Fyr*.
Drogden Fyr: c. 55° 32' N. 12° 43' E.

1464. Danmark. Køge Bugt. Drogden Fyr S. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring rapporteres at ligge c. 2 Sm S. for *Drogden Fyr*.
Drogden Fyr: c. 55° 32' N. 12° 43' E.

1465. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Oplysning om Vrag.

Vraget af Restaurationsprammen *Chancen*, der ligger sunket N. for Indsejlingen til *Bøgestrøm* paa 57° 07' (26") N. 12° 14' (43") E. i 2,₂ m Vand, er brækket over i to Dele, hvoraf den ene er ført c. 180 m i Retning WNW. Mindste Dybde over Vragresterne er 0,₅ m.

En Vragvager med 2 grønne Flag ligger tæt E. for Vraget (det ESE.-lige Vragstykke).

Vraget vil lejlighedsvis blive uskadelliggjort.
(E. f. S. Nr. 47/3068 1939.)

1466. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen den 1. 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. 2/57 1940.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1467. (T). Danmark. Kattegat. Gerrild Flak. Undervandshindring.**

Et Skib med et Dybgaaende af 2,₈ m rapporterer at have tøret en Undervandshindring i 5 m Vand i Sektoren SW.—WSW. 500 å 1000 m fra den hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost, *Gerrild Flak NE.*, der er beliggende paa 56° 32' (15") N. 10° 53' (40") E.

Stedet vil lejlighedsvis blive nærmere undersøgt.

1468. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Fyr.

Molefyrene ved *Holstebro-Struer Havn* tændes indtil videre ikke.
c. 56° 30' N. 8° 36' E.

1469. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 6,2 m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 5,8 m, i *Sællundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,0 m, i *Svaneholm Løb*: 0,8 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 6,2 m over *Havrevlen* og 5,6 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. — 3,5 m.
- b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 3,4 m.
- c. 56° 42' (34") N. 8° 13' (30") E. — 3,0 m.

(E. f. S. Nr. 19/1388 1940.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1470. Holland. IJmuiden. Oplysning om Skibsfarten.

(B. a. Z. Nr. 90/1105. 's-Gravenhage 1940.)

Ved *IJmuiden* er oprettet en Undersøgelsestjeneste for Skibsfarten.

Til Lettelse for passerende Skibe er Omraadet, der ligger inden for Territorialgrænsen og W. for en Linie gennem Punkterne 52° 32' N. 4° 32',7 E. og 52° 25' N. 4° 29',5 E. frigivet.

Skibe, der ikke vil anløbe *IJmuiden*, kan sejle gennem dette Omraade uden at søge Bevogtningsfartøjet.

(E. f. S. Nr. 4/249 1940.)

1471. Frankrig. Dunkerque. Forbudt Ankerplads. Skibsfartsforskrift.

(B. a. Z. Nr. 94/1160. 's-Gravenhage 1940.)

a) Skibsfart er atter tilladt i Omraadet mellem Meridianerne 2° 18' 56" E. og 2° 23' 24" E. i *Dunkerque Kanal*.

b) Ankring er forbudt mellem Meridianerne gennem *Break Bank Lystønde Nr. 15 W.* (c. 2° 20',2 E.) og *Hills Bank Lystønde Nr. 12 E.* (c. 2° 22' E.).

c) Skibe, der passerer Reden fra E. mod W., skal holde sig saa tæt som muligt til Linien gennem Lystønderne paa N.-Siden af Farvandet. Skibe, der passerer fra W. mod E., skal holde sig i Midten af Farvandet.

(E. f. S. Nr. 13/1018 1940.)

(Se Tillæg.)

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

1472. Skotland W.-Kyst. Mull of Galloway N. Oplysning om Vragafmærkning.

(B. a. Z. Nr. 96/1188. 's-Gravenhage 1940.)

Vraglystønden, der var udlagt E. for Vraget paa c. 54° 39' N. 4° 52' W., 0,9 Sm 350° fra *Mull of Galloway Fyr*, er inddraget og erstattet med en grøn Vragtønde.

(E. f. S. Nr. 48/3453 1938.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1473. Sardinien. Tyrenske Hav. Isolotti Monaci. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 15/6. Genua 1940.)

I *Isolotti Monaci* hvide og røde Blinkfyr paa c. 41° 13' N. 9° 31' E. er indlagt en ny rød Sektor mellem Pejlingerne 319° og 352°.

Den nye Sektor lyser over *Secca delle Bisce*.

1474. **Sardinien. Tyrenske Hav. Isola delle Bisce. Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 15/7. Genua 1940.)
Isola delle Bisce grønne Blinkfyr paa c. 41° 10' N. 9° 31' E. er formærket N. efter i Pejlinger mellem 110° og 255°.
1475. **Algier. Ras Acrata SW. Forbudt Omraade.**
 (B. a. Z. Nr. 95/1180. 's-Gravenhage 1940.)
 Skibsfart er forbudt i et Omraade med Radius 0,5 Sm og Centrum 2,5 Sm 227° fra *Ras Acrata*, der ligger paa c. 36° 48' N. 2° 54' E.

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

1476. **Afrika E.-Kyst. Fransk Somaliland. Djibouti. Héron Bank. Afmærkning forandret.**
 (B. a. Z. Nr. 95/1183. 's-Gravenhage 1940.)
 a) Spidstønden, der var udlagt paa 11° 37' (31") N. 43° 08' (00") E. ved NW.-Hjørnet af *Héron Bank*, er ombyttet med en rød Lystønde Nr. 2, der viser rødt Et-Blink hver 3^s.
 b) Lystønde Nr. 1 c. 0,8 Sm S. for (a) har nu Nr. 4.
 (E. f. S. Nr. 17/1303 1940.)
1477. **Bengalske Bugt. Hooghly Floden Munding. Fyrskib flyttet. Lodstjeneste.**
 (B. a. Z. Nr. 92/1124. 's-Gravenhage 1940.)
 Fyrskibet *Eastern Channel* er flyttet til c. 20° 58' N. 88° 14' E.
 Et Lodsfartøj krydser 5 à 8 Sm S. for Fyrskibet.

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

1478. **Filippinerne. Kagayan Sulu S. Willcox Bank. Oplysning om Dybde.**
 (B. a. Z. Nr. 93/1149. 's-Gravenhage 1940.)
 Dybden paa *Willcox Bank* paa c. 6° 55',5 N. 118° 29' E. er 5 m.
1479. **Australien S.-Kyst. Kangaroo Island. Marsden Point. Fyr forandres.**
 (B. a. Z. Nr. 92/1125. 's-Gravenhage 1940.)
 Synsvidden for *Marsden Point* hvide Blinkfyr paa c. 35° 34' S. 137° 37' E. forandres om kort Tid uden nærmere Meddelelse til 16 Sm. Fyret vises fra et hvidt, rundt Staaltaarn.
1480. **(P). Australien S.-Kyst. Flinders Island. Fyr forandres.**
 (B. a. Z. Nr. 92/1126. 's-Gravenhage 1940.)
Flinders Island Fyr paa c. 33° 41' S. 134° 31' E. forandres om kort Tid til at vise hvidt Et-Blink. Den røde Lysvinkel over *The Watchers* bortfalder. Nærmere Meddelelse følger.
1481. **(P). Australien S.-Kyst. Four Hummocks. Fyr forandres.**
 (B. a. Z. Nr. 92/1127. 's-Gravenhage 1940.)
Four Hummocks Fyr paa c. 34° 47' S. 135° 01' E. forandres om kort Tid til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s. Synsvidde: 22 Sm. Den røde Lysvinkel bortfalder. Fyret bliver ubevogtet. Nærmere Meddelelse følger.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
 Nautischer Funk-Sprechdienst, Ausgabe 1940.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1482. Kattegat. Skagen Fyr E. t. S. Skibsfartshindring.
 En Skibsfartshindring rapporteres at ligge c. 9 Sm 105° fra Skagen Fyr.
 Skagen Fyr: c. 57° 44' N. 10° 38' E.

Ekstra-Tillæg.

I. Østersøen.

1483. (T). Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidig slukket.
 (Rügen Radio den 6. Maj 1940.)
 Samtlige tyske Fyr i W.-lige Østersø indtil 12° 25' E. er indtil videre slukket og tændes kun efter Anmodning.
1484. (T). Danmark. Store-Bælt S.-lige Del. Keldsnor Fyr upaalideligt.
 (Rügen Radio, den 6. Maj 1940.)
 Man kan indtil videre ikke regne med, at Keldsnor Fyr er tændt.
 c. 54° 44' N. 10° 44' E.

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

1485. (T). Danmark. Køge Bugt. Mosede Batteri. Øvelsesskydning mod Luftmaal. Advarsel.
 Øvelsesskydning mod Luftmaal fra Mosede Batteri afholdes paa følgende Tider:
- | | | | | | |
|---------|-----|-----|-----|-----|--------------|
| Onsdag | den | 8. | Maj | Kl. | 1400—1800. |
| Torsdag | — | 9. | — | - | 0800—1200 og |
| — | — | 9. | — | - | 1400—1800. |
| Freddag | — | 10. | — | - | 0800—1200 og |
| — | — | 10. | — | - | 1400—1800. |
| Lørdag | — | 11. | — | - | 0800—1200 og |
| — | — | 11. | — | - | 1400—1800. |
- Sikkerhedsafstand: 6 km.

1486. (T). Danmark. Sundet. Drogden Fyr W. Skibsfartshindring afmærket.
E. f. S. Nr. 19/1420 1940 annulleres og erstattes med:
En Skibsfartshindring ligger 1,5 Sm 272° fra *Drogden Fyr*. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 25 m E. t. N. for Hindringen.
1487. (T). Danmark. Store-Bælt. Korsør. Nygrund W. Lys- og Fløjtetønde slukket.
Lys- og Fløjtetønden paa 55° 19' (13") N. 11° 04' (50") E. er indtil videre slukket.
(E. f. S. Nr. 20/1452 1940.)
1488. (T). Danmark. Store-Bælt. Vesterrenden. W.-lige Puller N. Fløjtetønde udlagt.
En Fløjtetønde er udlagt paa 55° 17' 10" N. 10° 54' 00" E., N. for *W.-lige Puller*.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1489. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Lys- og Fløjtetønde inddraget.
Lys- og Fløjtetønden „C“ paa 55° 40' (00") N. 8° 03' (10") E. er inddraget.
(E. f. S. Nr. 41/2737 1939).

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

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	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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



Medlemsliste

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 20

TORS DAG 16. MAJ 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE SITUATIONEN

Den nye Udvikling gennem tyske Troppers Indmarch i Holland, Belgien og Luxembourg har medført, at Krigen er indtraadt i en ny Fase. En Krig paa Liv og Død forestaar. Vor Medfølelse med de tre Lande, der ligesom vi selv hørte til Oslo Gruppens Stater, hvem saa mange Baand knyttede sammen, kan vi dog udtrykke og ligeledes vort Haab om, at der nu maa finde en Afgørelse Sted, der kan bringe os Freden nærmere.

DANMARK

Idet af Rederiet J. Lauritzen udgivne smukke Blad »Frivagten« skriver Skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen følgende Ord, der kan underskrives af alle Danske, der føler for deres Land og føler, hvad de har mistet:

Mange havde haabet, at det var nok at skabe Respekt for os som Arbejdere og Mennesker, saaledes at selv de, der havde Magten, vilde lade os leve vort Liv i Fred og Frihed. Vort Land har igennem Aar søgt at skabe saa gode Livsvilkaar som muligt for alle; vi har prøvet at naa en høj Standard, baade i kulturel og i social Henseende — vore Landmænd, Arbejdere og Søfolk har vundet Anerkendelse alle Steder i Verden — og vi har søgt at hjælpe andre Lande, naar de havde det svært. Vore Søfolk og vore Redningsfolk har Gang paa Gang sat deres Liv i Vove for at redde andre Søfolk, ligegyldig hvilken Nation de tilhørte.

Vi ved ikke, hvad Fremtiden vil bringe — ved ikke, om vort Land nogensinde igen vil blive det Danmark, vi har kendt og elsket, men den Tanke skal ikke faa Lov at slaa os ud eller opgive — tværtimod, den skal samle os, der ellers paa mange Punkter var splittede — den skal skabe en endnu stærkere Vilje til at fortsætte Arbejdet for at fremme alle de bedste Egenskaber i vor Nation.

Du og jeg har hver sin Plads at forsvare — lad os forsvare den paa den Maade, der nu er mulig: Ved et sammenbidt Arbejde for at skabe Respekt for Danmark og alt, hvad der er dansk.

Den 9. April var en Sorgens Dag, men mange er vi, som tror, at paa denne Dag blev Kimen lagt til en større Tid for Danmark og til et frit, samlet Norden.

SKIBENES VEDLIGEHOJDELSE

Videre skriver Rederiet J. Lauritzen i »Frivagten« om Skibenes Vedligeholdelse følgende:

Vore Skibe ligger i Dag spredt i mange forskellige Havne med store Udgifter og uden nogensomhelst Indtægt, og vi er kun i Forbindelse med en lille Procentdel af vor Flaade.

Vi vil gerne bede alle ombord, hvor De saa end maatte befinde Dem, om at gøre Deres yderste for, at Skibene bliver vedligeholdt og passet.

En Fred vil blive sluttet før eller senere, og det er da vigtigt, at vi stadig ejer en god og velholdt Flaade, der er i Stand til at danne Grundlaget for den nye Flaade, som vi efter Krigen vil opbygge.

Vi anmoder derfor indtrængende alle, baade Kaptajner, Officerer og Mandskaber, om her at yde en for Rederiet og den danske Skibsfart meget vigtig Indsats.

Rederiet vil vide til sin Tid at paaskønne en Indsats for Vedligeholdelsen — og derved Bevarelsen — af disse Skibe.

U. S. A. OG GRØNLAND

De forenede Stater har som tidligere meddelt besluttet at sende en amerikansk Konsul til Grønland, og forleden afrejste James Penfield paa et Kystbevogningsfartøj til Grønland for at tiltræde denne Stilling. Han ledsagedes af en Repræsentant for Røde Kors, der skal undersøge Spørgsmaalet om Grønlands Tilførsler af Forraad, som Danmark efter den i Amerika herskende Opfattelse ikke er i Stand til at ordne.

Efter hvad Ritzaus Bureau erfarer, vil Udsendinge fra Grønlands Styrelse afrejse til Amerika for at forhandle om de Forsyninger, der tiltrænges.

DEN NY ADMIRAL

Marineministeriet meddeler: Chefen for Kystflaaden, Kontreadmiral E. Briand de Crevecoeur, er beordret til indtil videre ogsaa at fungere som Chef for Søværnskommandoen, en Udnævnelse der er blevet hilst med Glæde i Skibsfartskreise.

U. S. A. S HANDELS-BALANCE

Efter hvad Handelsministeriet i Washington meddeler, er de europæiske Indkøb i det første Kvartal af 1940 steget med 6—7 pCt., medens de Forenede Staters Indførsel i det samme Tidsrum er faldet med omkring 14 pCt. Den samlede Værdi af de Forenede Staters Udførsel i det første Kvartal i 1940 androg 498 Millioner Dollars mod 299 Millioner Dollars i det samme Tidsrum i Fjor. For Indførselen fra Europa var de tilsvarende Tal 131 Millioner Dollars og 151 Millioner Dollars.

De Forenede Staters Udførsel til det øvrige Amerika har i den europæiske Krigs første Halvaar vist en Stigning paa omkring 54 pCt. i Sammenligning med det tilsvarende Tidsrum forrige Aar, medens Indførselen fra de samme Omraader kun er steget med 22 pCt.

DEN DANSKE HANDELSKOMITE I NEW YORK

Grosserer-Societetets Komité meddeler: Da der for Tiden i amerikanske Havne er oplagt forskellige Varer, der i Transit eller paa anden Maade var paa Vej til Danmark, er der paa Initiativ af den danske Gesandt i Washington dannet en dansk Handelskomité, som vil bistaa danske Importører med Hensyn til at søge at formindske de Tab, der kan ske ved Oplægning ved eventuel Forringelse af Varerne m. v.

Denne Danish Commercial Committee (Telegramadresse Comdanish), har Kontor: 96 Wall Street, New York, og bestaar af Knud Engelsted, Steel Importer, New York, Carl C. Jensen, Gillespie and Company, og Philip Kungig, American Trading Co.

Komitéen, der er til Tjeneste uden Vederlag, er allerede traadt i Funktion og anmoder de Importører, der ønsker deres Medvirken, om at sende de nødvendige Papirer og Instruktioner til Komitéen.

AMERIKANSKE NYBYGNINGER

Som tidligere omtalt har U. S. A.'s Skibsfartskommission udarbejdet en 10 Aarsplan for Bygning af ialt 500 nye Skibe til Fornyelse af Staternes Handelsflaade. Der er valgt fire Hovedtyper, og indenfor hvert af disse skal der anvendes kul- og oliedrevne Stempeldampmaskiner med og uden Spilledampturbine, Dampmaskiner med indirekte Drivskrueefterskift, Tandhjuludveksling med elektromagnetisk eller med hydrauliske Koblinger og ved elektrisk Overførsel, kort sagt praktisk talt alle Varianter af Skibsmaskinerier, hvorved ved der i Tidens Løb bliver rig Lejlighed til at drage Sammenligninger.

Af Nr. 2 Typen — Lastskibe — var den først byggede Damper »Challenge« og det første Motorskib »Donald Mc.Kay«. Denne Type er 139,9 m lang, Bredden er 19,2 m og Dybgang 7,85 m. Brutto Tonnagen er ca. 6000 Tons, Farten 15,5 Knob. Nu bringer »Tidskrift for Maskinvæsen«, en Omtale af Last-Dieselmotorskibet »Mormacpenn«, af C-3 Typen. Brutto-Tonnagen for denne Type er 7680 Tons, Farten 16,6 Knob, og der er Plads til 12 Passagerer.

»Mormacpenn« er bygget af »Sun Shipping & Engineering Co.« og har fremfaldende Stævn, Krydserhæk og de for amerikanske Skibe sædvanlige Samson-Galger, der tillige tjener som Ventilationsrør for Lasterne.

Maskineriet består af 4 Stk. syv-cylindrede »Busch-Sulzer«s enkeltvirkende Totakts Dieselmotorer. Cylinderdiametere 520 mm, Slaglængde 700 mm, som hver ved 240 Omd./Min. udvikler 2250 BHK., altsaa ialt 9000 BHK. Hver Hovedmotor er ved en »Westinghouse«s elektromagnetisk Kobling, der er indrettet og virker som »A.S.E.A.«s, forbundet med et Drev, der er fælles for de to paa samme Side liggende Hovedmotorer og er i Indgrib med et Tandhjul paa den eneste fælles Trykaksel, der gør 85 Omd./min. Omsætningsforholdet er altsaa 1 : 4, og det store Tandhjul ligger mellem forreste og agterste Maskiner.

Fundamentet og Cylinderblokkene er hver støbt som et Hele. Skvulleluften frembringes af en »Root«s Blæser drevet ved Tandhjuludveksling fra Krumtapsakslen og anbragt direkte under Skvulleluft-Mellemkamret. Der findes — som sædvanligt ved »Sulzer«s Dieselmotorer — to Rækker Skvulleluftporte, af hvilke de øverste styres af automatiske Ventiler. Centralt i Cylinderdækslet er anbragt en vandkølet »Deco« Brændluftventil. Det oliekojede Stempel er tredelt og består af et staalet Topstykke, et Mellemsykke med Stempelpind og en Trunk. Da Maskinen jo er gangskiftelig, er der i Skvulleluftblæseren 1 Snjæld til Omskiftning af dens Indsugnings- og Trykkanal. Smøreliepumpen er — som det øvrige Hjælpemaskineri — elektromotordrevet og leverer tillige Køleolie for Stemplerne; men Aføbet fra disse er gennem et særskilt Rør ført til Smøreliebundtanken for at udelukke Muligheden af Køleolie-damp i Krumtaphuset.

»Mormacpenn«s Maskineri omfatter endvidere 3 Stk. fem-cylindrede »Cooper-Bessemer« Hjælpedieselmotorer à 275 kW ved 450 Omd./min. og en »Foster Wheeler«s kombineret Oliefyrs- og Spildegaskedel. Til Formindskelse af Skvulleluftblæserens Indsugningsstøj er installeret »Burgess« Lyddæmpere.

Der skal bygges to Skibe til af C-3 Typen med samme Maskineri, og under Bygning er fire Skibe med »Doxford«s Dieselmotorer, der her for første Gang kommer til Anvendelse ved indirekte Drivskrueefterskift, idet der i hvert Skib installeres 2 Stk. »Doxford«s Dieselmotorer à 4375 BHK. ved 180 Omd./min., som ved elektromagnetiske Koblinger og Tandhjuludveksling driver en fælles Trykaksel ved 90 Omd./min.

ITALIENS HANDELSFLAADA

Den italienske Handelsskibsfart, der allerede i 1939 forøgede sin Andel i ind- og udgaaende Trafik til ca. 80 pCt., varetager nu siden Krigens Udbrud næsten hele Søtransporten til og fra Landet. Tonnagemangelen vil, efter hvad der meddeles fra Rom til »Frankfurter Zeitung«, kræve en Forøgelse af Handelsflaaden op til ca. en Tiendedel af Verdenstonnagen, altsaa en Forøgelse fra 3,5 Mill. Brutto Tons til 6,5 Mill. Brutto Tons. Af de saaledes krævede 3 Mill. Brutto Tons maa man derfor efter et 10 Aarsprogram aarlig bygge 280,000 Tons, idet »Finmare«-Gruppen allerede har bygget 200,000 Tons.

De hidtidige Materialebevillinger sikrer Bygningen af ca. 120,000 Tons, saa der maa i Aar yderligere sørges for 160,000 Tons. Den italienske Værftindustri raader over 69 Beddinger for Skibe paa over 120 Meters Længde og kan bygge 460,000 Brutto Tons om Aaret. Disse Skibe har en Lastevne paa ca. 700,000 Tons. Det nødvendige Materiale kan fremskaffes derved, at en Del af Betalingen for de fra Udlandet bestilte Skibe erlægges i Raastoffer. Saaledes indbragte et enkelt Skibssalg Raamateriale til fem Nybygninger.

De nævnte Nybygninger til »Finmare« forøgede Ruteskibsflaaden til 1,3 Mill. Brutto Tons. Fragtrederiene har ca. 300,000 Tons Fragtmotorskibe i Ordre. Særlig Interesse har Tankskibs-Nybygningen og Motorfremstillingen. »Finmare« har med godt Resultat fremskaffet en Enhedstype for sine Motorer, en Type, der kan benytte Brændselolie af ringere Kvalitet og med mindre Omkostninger. To store Motorer af denne Type er det overdraget »Fiat« at bygge til Modernisering af de oversøiske Lineskibe »Roma« og »Augustus«. Ogsaa ved selve Skibsbygningen er Standardiseringen indført, saaledes har »Italia« bestilt 7 og »Lloyd Triestino« 4 Skibe af en 9000 Tons Type, medens »Tirennia« og »Adriatic« lader bygge henholdsvis 11 og 3 Skibe af en speciel 4200 Tons Type. Ogsaa de fire Rederier benytter sig heraf. »Finmare«s Andel i den italienske Handelsmarine andrager 40 pCt., og den ejer 30 italienske Skibe paa over 10,000 Brutto Tons, heraf 3 Tankskibe.

DEN TYSKE PRISERETS PRAKSIS

I en Indberetning fra det danske Generalkonsulat i Hamborg omtales en Artikel, som Priserettens Præsident, Senator, Dr. *Rothberger* har offentliggjort i »Zeitschrift der Akademie für deutsches Recht« om Priserettens Praxis og om den Fortolkning, der har været lagt til Grund ved Afgørelsen af de Retsproblemer, Priseretten i den forløbne Tid har beskæftiget sig med.

1) Ved Fortolkningen af Begrebet ubetinget Kontrebande har Priseretten alene taget Hensyn til Varens objektive Anvendelighed, saaledes at Sulfat- og Sulfat-Cellulose er blevet anset som ubetinget Kontrebande, selv om Varen i det konkrete Tilfælde maaske var bestemt for Papirfabrikation og først efter en vis Forarbejdning vilde kunne anvendes til Fremstilling af Ammunition.

2) Ved Fortolkningen af Begrebet fjendtlig Bestemmelse har Priseretten fulgt den almindelige folkeretslige Regel, hvorefter et Skib, der anløber en fjendtlig Havn, altid formodes at have fjendtlig Destination, hvilken Formodning er uafbeviselig. Priserettens Præsident nævner i denne Forbindelse Spørgsmaalet om Skibenes Indtagning af Bunkerkul og paapeger, at en Reder, der ikke har givet sin Kaptajn Instruks om Bunkerplads, anser for at have overladt Afgørelsen til Kaptajnen. Hvis denne imidlertid vakler mellem to Havne og ogsaa alvorligt har taget under Overvejelse at anløbe en fjendtlig Havn, behandles Skibet priseretsligt, som om Kaptajnen allerede havde truffet Bestemmelse om at anløbe en fjendtlig Havn.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Ladningen er neutral eller fjendtlig Ejendom, spiller en stor Rolle, idet neutral Kontrebande — fremfor alt i Modsætning til fjendtlig — kun mod Erstatning kan inddrages, naar Skibet ved Opbringelsen ikke havde Kundskab om, at Varen af den paagældende Art er opført paa Kontrebande-Fortegningen.

Opbringes f. Eks. en finsk Damper med Cellulose paa Vej til England, er det — saafremt Skibet ikke har Kundskab om, at Cellulose er Kontrebande — af afgørende Betydning, om Ladningen er i finsk eller engelsk Ejendomsret. Normalt vil Ladningen være den finske Afskibers Ejendom, men efter Prisordningens Artikel 8, Stk. 2, skal Varen behandles som fjendtlig, saalænge det modsatte ikke uafviseligt fastslaaes. I sin Artikel gør Retspræsidenten opmærksom paa, at det ikke hidtil er afgjort af Retten, om der i Prisordningen ligger en Formodning om fjendtlig Ejendom, saaledes at Kaptajnen maa bevise, at der er Tale om neutral Ejendom, og om Priseretten i Embeds Medfør skal prøve Ejendoms-spørgsmaalet.

Priseretten har heller ikke endnu taget Stilling til Spørgsmaalet, om det hører til den internationale Privatrets sikre Grundsætninger, at lex rei sitae er afgørende for Tidspunktet for Ejendomsrettens Overgang, og heller ikke til Spørgsmaalet, om Ejendomsretten efter finsk, svensk, baltisk Ret o. s. v. overgaar til Køberen ved Varens Aflevering eller

allerede ved Afslutningen af den obligatoriske Købekontrakt eller ved Afskibningen.

Priseretten har i Tilfælde, i hvilke Konnossementer angaaende Varerne var udfærdiget, truffet den Afgørelse, at Ejendomsretten efter den ifølge *lex rei sitae* anvendelige engelske Konnossementsret senest overgaar til den engelske Køber ved Konnossementernes Indløsning, hvilket ogsaa gælder, naar Indløsningen først finder Sted efter den priseretlige Beslaglæggelse. Den engelske Konnossementsret kender nemlig ikke det Krav, som hyppigt opstilles af Kontinentets Retslære om, at Kaptajnen i Konnossementsmodtagelsens Øjeblik endnu maa være i Besiddelse af Varerne.

Af de interesserede Parter er det blevet fremført, at der skulde være Tale om en neutral Vare, fordi Ejendomsretten paa Opbringelsestidspunktet endnu ikke var overgaaet til den engelske Køber, eller naar denne før den afsluttende Domsforhandling havde sendt Konnossementerne tilbage til den neutrale Afskiber, fordi den opbragte Vare ikke var kommet i hans Besiddelse. Herimod anføres i Artiklen, at Fortidens britisk-amerikanske Priseretsafgørelser skematisk udtalte, at de af neutrale afskibede og til fjendtlige Modtagere afsendte Varer anses paa Forhaand som fjendtlige uden Hensyn til det materielle Retsforhold. Priseretten i Hamborg har endnu ikke taget Stilling til denne Opfattelse, men har i Tilslutning til tysk Retspraksis under Krigen indtaget det Standpunkt, at enhver indtil Slutningsforhandlingen stedfunden Ejendomsovergang priseretsligt gor Varen til fjendtlig Ejendom. Enhver anden Udlægning vilde føre til uoverskuelige Konsekvenser og til ukontrollable Omgaaelsesmuligheder. Ellers vilde der praktisk taget heller ikke i noget Tilfælde foreligge fjendtlig Ejendom, idet Konnossementerne som Følge af Varens Opbringelse hyppigt overgaar til et neutralt Forsikringssselskab.

Da Erstatningspligten for neutralt Gods afhænger af, om Fartøjet ved Opbringelsen har Kundskab om, at den paagældende Vare er opført paa den af den tyske Rigsregering bekendtgjorte Liste, maa den neutrale bevise, at Fartøjet ikke havde saadan Kundskab. Ved Fartøj forstaaes i denne Forbindelse i første Række den ansvarlige Kaptajn, men ogsaa Rederen — i hvert Fald naar han trods Kendskab til den bekendtgjorte Liste lader Skibet afsejle, eller tiltrods for, at han har haft Radioforbindelse med Skibet, ikke har givet Kaptajnen anden Ordre.

I de første Uger efter Krigens Udbrud anlagde man ikke nogen streng Maalestok og statuerede, at fornødent Bevis for manglende Kundskab forelaa, men det blev ikke anerkendt, at en linsk Reder, der i November lod sit Skib sejle med Cellulose til England, paaberaabte sig Ukendskab til Varens Kontrebandegenskaber.

FRAKTBERETNING

Afskillige Repræsentanter for Landbrug, Handel og Industri afrejste som behudet i Slutningen af forrige Uge til Tyskland for at assistere ved Underhandlingerne om en ny Handelsoverenskomst, og selv om de sidste Dages Udvikling i Krigssituationen vel kan formodes at paavirke disse Forhandlinger, kan det dog forventes, at et Resultat, der i hvert Fald

angiver Retningslinierne for Samhandelen med Tyskland, snart vil foreligge. — Det ventes saaledes, at Søfartens Repræsentanter, der skal assistere ved Udformningen af de Spørgsmaal, der specielt berører deres Interesser, hvilke jo igen er afhængige af Handelsforhandlingerne, vil kunne afrejse til Tyskland i Løbet af denne Uge, og en endelig Overenskomst skulde derefter hurtigt kunne udarbejdes, saaledes at man faar et Grundlag for Bedømmelse af Udsigterne for den kommende Tid.

Forventningen om snarlig Afslutning af en Overenskomst har i nogen Grad bidraget til, at adskillige Redere foretrækker at afvente Resultatet, før de gaar ind for at sætte Skibene i Fart igen, hvilket har medført en vis Stilhed paa det for danske Skibe i Øjeblikket tilgængelige Marked, Kul- og Koksbeftagning fra Tyskland til Danmark, ligesom de store Begivenheder ved Fronterne i Forbindelse med Helligdagene formodentlig har været medvirkende Aarsag hertil. Helt uden Forretning har Ugen dog langt fra været, idet der er foretaget adskillige Befragtninger af tysk Tonnage for Kul- og Koksledninger hertil, ligesom enkelte danske Redere siges at have fulgt den seneste Tids Praksis, at slutte til de Rater, der ventes fastsat ved Overenskomstens Afslutning.

For den mindre Tonnage har Markedet i Ugens Løb fortsat sin faste Tendens saavel indenrigs som for Ladninger fra Tyskland, hvorfra atter et stort Antal danske Motorsejlere er blevet befragtet med Briketter etc.

Det var ventet, at nogen dansk Tonnage eventuelt kunde faa Del i de Transporter, blandt andet af Træ til Holland og Belgien, der vilde fremkomme ved Aabningen af Sejladsen paa den nordlige Østersø. men heri har de sidste Dages Udvidelse af Krigsskuepladserne jo grebet hindrende ind, saaledes at dette Marked formodentlig nu bortfalder, ligesom intet endnu er fastlagt vedrørende dansk Tonnages evt. Deltagelse i Trafikken paa selve Østersøen.

Efter Holland/Belgiens Indlemmelse blandt de krigsførende Magter er de frie udenlandske Markeder jo yderligere blevet begrænset i Ugens Løb, og saa godt som ingen Efterretninger om de tilbageblevne Markeders Reaktion er indløbet, hvilket vel til Dels skyldes, at de neutrale Redere saa vidt muligt har afholdt sig fra at afslutte nye Forretninger i Haab om efter nogle Dages Forløb bedre at kunne overse Udviklingen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Staal fra sænkede Skibe

Forsøgene paa at genvinde Jern fra Skibe, der er blevet sænkede under Verdenskrigen, fortsættes for Tiden. Et af de Skibe, der deltager i disse Arbejder, er ankommet til Neapel med 2000 Tons Staal fra Damperen »Kasenga«, der under Verdenskrigen blev sænket af en Underandsbaad udfor Kartagena.

15 pCt. i D. D. P. A.

Bestyrelsen for Det Danske Petroleums Aktieselskab har paa et Bestyrelsesmøde vedtaget at foreslaa Selskabets aarlige Generalforsamling af Aarets Overskud at udbetale et Udbytte paa 10 pCt. stammende fra Selskabets Varehandel samt en Bonus paa 5 pCt. stammende fra Indtægt ved Rederivirksomhed.

Samme Udbytte og Bonus har været givet de foregaaende Aar.

Motorskibet »Australien« opbragt

Det danske Motorskib »Australien«, 5000 Tons, er blevet opbragt af franske Torpedojagere, kort efter at det havde forladt Havnen i Zeebrügge.

A/S Lillebæltsoverfarten

A/S Lillebæltsoverfarten har holdt aarlig Generalforsamling i Assens under Ledelse af Havnefoged Jacobsen. Formanden, Købmand Th. Plum, Assens, allagde Beretning om det forløbne Aar, der havde været præget af stigende Omkostninger. Disse var dog delvis kompensert

ved indvundne Besparelser, og Aaret sluttede med Overskud. Indtægterne androg 105,657 Kr. og Driftsudgifterne 101,651 Kr. Med Overførselen fra forrige Aar var Aarsoverskudet 4820 Kr. Det vedtoges at afskrive 4000 Kr. paa Færger og overføre 820 Kr. i ny Regning.

Alle Valg var Genvalg.

»Fanø«

Det ene af Rederiet J. Lauritzens to Skoleskibe, nemlig Motorskonnerten »Fanø«, der siden 1930 har tjent som Uddannelsesskib og som i Vinter har ligget oplagt i Marstal Havn, vil nu komme paa Bedding, for derefter at blive taget i Brug som almindeligt Fragtskib, saaledes at der i Aar ikke bliver nogen Uddannelse af Elever paa »Fanø«. Skibet vil antagelig komme i Fart i Løbet af Maj Maaned.

Søsterskibet »Rømø«, der i Juni 1939 startede sin første Rejse med otte Lærlinge om Bord, befinder sig i neutral Havn i Middelhavet.

Solgt Motorjagt

Kaptajn N. Petersen, Marstal, har af Kaptajn L. Thomsen, Søby, købt Motorjagten »India« af Søby. »India« laster 55 Tons d.w. og er forsynet med en 38 HK. Alliance-Motor. Jagten er bygget i Råå i 1910. Købesummen er ukendt.

Bornholmer-Flaadens nyeste Skib i Fart

Bornholmer-Flaadens nyeste Skib — 66-Motorskibet »Rotna« — er nu færdigbygget hos Burmeister & Wain,

og Pinsemorgen gik det fra København ud paa sin Jomfrurejse til Rønne.

»Rotna« blev døbt den 16. Januar, da en svær Storm midt i Isperioden forhindrede Søsætningen. Nybygningen er 10 Fod længere end Selskabets hidtidige Flagskib »Hammerhus«, der blev bygget for kun fire Aar siden. »Rotna« er det latiniserede Navn for Rønne.

Marstal-Tjalk sunket i Langelandsbæltet

Motortjalken »Karen« af Marstal, Kaptajn L. Bager, paa Rejse fra Lybæk til Marstal, er gaaet paa Grund og sunket i Langelandsbæltet.

Den 3 Mands Besætning blev reddet og er indbragt til Marstal Havn.

Bliver Salget af Kul og Koks givet fri i Sommer?

Der er Mulighed for, at Kul, Koks og Cinders i Sommer bliver frigivet, dog saaledes, at Lempelserne i Indkøbsreglerne begrænses meget. Formaålet er at faa en fornuftig og jævn Fordeling af det indtil nu fremskaffede Brændsel, men samtidig skal det undgaas, at der fra enkeltes Side foretages store Indkøb.

Thyborøn Havn

I Foraaret 1915 paabegyndtes Arbejdet med Bygningen af Havnen ved Thyborøn, et Arbejde, der sammen med senere Udvidelser skulde bringe denne Havn op blandt de førende danske Fiskerihavne. Ved Lov af 29. Maj 1914 om forskellige Foranstaltninger til Vestkystfiskeriets Fremme bevilgedes 1,800,000 Kr. til Bygning af en Havn ved Thyborøn og Opførelsen af en ca. 900 Meter lang Dækmole ud i Havet i Forlængelse af den 200 Meter lange Flojthofde Nr. 72 fra Aggertangen. Samtidig skulde Thyborøn Kanal uddybes til 5 Meter Vanddybde. Til Havnebygningen var kalkuleret 400,000 Kr. og til Dækmolen godt 1 Mill. Kr.

Havnen, der var konstrueret af daværende Distriktsingeniør A. Poulsen, Lemvig, paabegyndtes i Foraaret 1915, altsaa for 25 Aar siden, og fuldførtes i 1918. Udgiften blev langt større end budgetteret paa Grund af Krigstidens forhøjede Priser, og kom ialt op paa ca. 1 Mill. Kr. Samtidig tog man fat paa Dækmolen, men Arbejdet vanskeliggjordes, forsinkedes og fordyredes ligeledes. Byggetiden blev 6 Aar, fra 1915 til 1921, og Efterarbejderne ved Fuldførelsen kunde først afsluttes i 1924. Byggeprisen blev ca. 3 Mill. Kr., altsaa tre Gange det kalkulerede Beløb.

Thyborøn Havn havde da et Areal af godt 4 ha, deraf den egentlige Kutterhavn med 0,91 ha og et Bolværksanlæg af 225 Meters Længde. Benyttelsen voksede langt stærkere end beregnet, og der blev foretaget betydelige Udvidelser. I 1921 kom saaledes Bassin for mindre Motorbaade med Areal 0,55 ha og 200 Meter Bolværk, og i Foraaret 1930 kom en Bevilling paa 900,000 Kr., fordelt paa to Aar. Første Aar byggedes en 250 Meter lang Forlængelse af Kanal-molen mod Syd. Medens denne bestaar af en Trækonstruktion, byggedes Forlængelsen som en 8,5 Meter bred vandfyldt Mole, indfattet af Jernspunsvægge. Følgende Aar opførtes en sønder Mole, hvis yderste 275 Meter er af samme Konstruktion, medens dens inderste 200 Meter bestaar af en Trækonstruktion for Fyld. I 1933 bevilgedes 700,000 Kr. til indre Udbygninger i Havnen samt Vej- og Kloakanlæg. Mellem Havnebyen og Limfjorden blev desuden opfyldt ca. 22 ha, hvortil brugtes Fyld, oppumpet fra Havnebassinerne.

Havnen raader nu over et Vandareal af ca. 12 ha, hvoraf Forhavnen indtager et Fladerum paa ca. 4,8 ha. Der er i Havnen ca. 1160 løbende Meter Anlægsplads for Far-

tøjer ved Bolværker og Lossepier, samt ca. 500 løbende Meter ved Ydermolens Havside. Indsejlingen er udvidet til 50 Meter, Dybden i Forhavnen til 5 Meter og i de øvrige Bassiner til 4 Meter. Areal og Kajplads er af samme Størrelse som de tilsvarende i den projekterede Hanstholm-havn. Efter Udvidelserne indtil 1935 havde Havnen med Auktionshal, Administrationsbygninger etc. kostet ca. 3 Mill. Kr.

Samtidig med Havnen er der sket en Udvikling ved og omkring Havnen, der er ret enestaaende efter hjemlige Forhold. Den lokale Flaade er vokset til paa det nærmeste 100 større og mindre Kuttere foruden talrige mindre Baade. Fiskeritrafiken er i stadig Vækst. Den steg saaledes fra 2,900,000 kg Fisk til Salgsværdi af 1,700,000 Kr. i 1935 til 5,200,000 kg til Værdi 3,200,000 Kr. i 1939, og Thyborøn Havn har en Tid lang holdt Pladsen som Landets største Fiskerihavn. Allerede i flere Aar har den trængt til yderligere Udvidelse, dersom Udviklingen ikke skal bremses.

Svensk Dampers sunket

Den svenske Dampers »Hage«, som var paa 2000 Tons, er sunket, antagelig efter at være lobet paa en Mine. Mandskabet, med Undtagelse af fire, som blev dræbt, er blevet reddet af en tysk Undervandsbaad.

Haandbog for Maskinmestre

(2. Udgave, 1940, 956 Sider, Det Grafiske Institut, Kbh.). Udgivet af *Maskinmestrenes Forening* under Redaktion af Maskinmester i Det Store Nordiske Telegraf-selskab I. A. I. D. Fischer.

Haandbogen henvender sig navnlig til Teknikere, der er beskæftiget ved maskinelle Anlæg, men de behandlede Emner er ikke mindst Bogens omfattende Tabelværk samt det righoldige Udvalg af matematiske, fysiske og tekniske Formler har Interesse for store Kredse af saavel det oversom underordnede tekniske Personale indenfor Industri og Haandværk. Afsnittene Matematik, Fysik og Kemi medtager i store Træk de i Dagliglivets Praksis forekommende Hovedemner og giver i vid Udstrækning Udgangs- og Støttepunkter for Tilegnelse af videregaaende Teknik. Regnestokkens Brug beskrives indgaaende, og under Matematik har foruden Aritmetik, Geometri samt Stereometri og Trigonometri ogsaa Funktioner, Differentiel- og Integralregning samt Rækker fundet Omtale.

Et særligt Afsnit omhandler saavel de almindelige og i forskellige Lande benyttede Maalesystemer som det absolutte Maalesystem, og der gives en indgaaende Oversigt over de særlige tekniske Maaleenheder og disses Signaturer. Afsnittene har et stort Antal Omsætningsstabeller.

Brændsel, fast og flydende, er fyldigt behandlet og danner naturlig Overgang til Afsnittet Forbrænding (herunder Analyser og Analyseapparater m. m.) samt Dampdannelse og Dampkedler. For disse sidstes Vedkommende er ogsaa de mere outrerede Typer (f. Eks. Velox Dampgenerator og Kviksolv-Kedlen) beskrevet. Kedelvandsbehandling beskrives indgaaende og med Anvisning for Udførelse af Analyser m. m.

Under Kraftmaskiner findes den almindelige Teori for saavel Stempel-Dampmaskiner som Turbiner og Forbrændingsmotorer (Benzin, Petroleum og Diesel), og Hovedtyperne af nyere Maskineri samt Særanordninger ved saadant saavel som Virkemaaden er gengivet i Tekst og Tegninger.

Fremdeles skal nævnes Afsnittene omhandlende Skibsfremdrivning, Kuldemaskiner og Pumper samt Transmissioner, herunder Aksler, Lejer, Kiler og Kæder samt Tovværk.

Gevind, metrisk og engelsk, er repræsenteret gennem et omfattende Tabelværk, hvorefter følger et Hovedafsnit vedrørende Styrkeberegning og de sig hertil sluttende Tabeller over Inerti- og Modstandsmomenter, Belastninger samt Profil- og Vægttabeller m. m. Ogsaa Kraner og Tallier, Naglesamlinger, Tandhjul, Rør og Materialer m. m. er fyldigt behandlet.

De herefter følgende Afsnit, Smøremidler og Smøring, Svejsning, Metallfarvning og Beton etc., har almen Interesse ogsaa udenfor de egentlige Teknikeres Kreds, hvilket ligeledes gælder Afsnittene om Centralvarme og Ventilation samt Lydisolering (Støj og Rystelser). Videre har forskellige Maaleapparater og Instrumenter, herunder blandt andet Ekkolodning, fundet Omtale, og endelig omfatter Afsnittet Elektroteknik over 180 Sider, hvoraf blandt andet kan fremhæves Beskrivelser af elektriske Skibsin-stallationer (Losse- og Ankerspil samt Styremaskiner og Telegrafer m. m.). Der gives endvidere Anvisning paa Støjdæmpning af elektriske Maskiner (Radiofoni).

Bogen slutter med en Ordforlegnelse omfattende danske, engelske, tyske og franske tekniske Benævnelser. Antallet af Tabeller overstiger 250, og af Klicheer forefindes over 600.

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 12.432
12.267
12.732

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.

Alle Bogens Medarbejdere er Maskinmestre med Uddannelse som saadanne. Udgivelsen af denne Bog er et Led i Maskinmestrenes Forenings Bestræbelser for i saa stor Udstrækning som muligt at være medvirkende til, at danske Maskinmestre, saavel de der er beskæftiget til Søs, som de der er beskæftiget paa Landjorden ved de forskellige Stats, kommunale og industrielle Anlæg, til enhver Tid er paa Højde med den tekniske Udvikling.

»Haandbog for Maskinmestre« kan faas hos Boghandlerne.

Svenske Interesser i Danmark og Norge

Del svenske Tidsskrift »Affärsvärlden« anslaaer de svenske Interesser i Danmark og Norge til omkring 200 à 300 Millioner Kroner, der hovedsageligt bestaar i danske og norske Stats- og Kommuneobligationer, der er i svensk Besiddelse, samt i visse Industriobligationer. Desuden er der svenske Investeringer i Datterselskaber i Danmark og Norge, i hvilken Forbindelse »Affärsvärlden« som Eksempel nævner »Asens« norske Fabrik og dette Selskabs Interesser i en dansk Fabrik. Ogsaa en Del Obligationer i Norges største Industriforetagende, Norsk Hydro, er paa svenske Hænder. Endvidere fremhæves det, at Götaverken og andre svenske Værfter har ydet betydelige Krediter til norske Skibsrederier mod Sikkerhed i Pant i Skibe..

Bygningen af Hanstholm Havn

Folketingsmand, Direktør *Boeck-Hansen* har med Støtte af Minister *Fibiger* fremsat den Tanke at lade Arbejderne paa Hanstholm Havn fremskynde stærkt ved nye Bevillinger. Havnearbejdet holdes for Tiden i Gang ved en aarlig Bevilling paa 300,000 Kr., saa det gaar kun langsomt frem.

Man vil nu samle sig om at fuldføre Havnen paa 3—4 Aar, og dette Arbejde vil beskæftige mange Mennesker. At Prisniveauet fordyrer Arbejdet er givet, til Gengæld vil der være Besparelser at opnaa ved det hurtigere Tempo, idet det erfaringsmæssigt altid er dyrt at arbejde langsomt.

Hr. Boeck-Hansen foreslaar i givet Fald at lade Arbejdet udbyde i Entreprise, idet det forhaandenværende Materiale kunde stilles til Raadighed for Entreprenøren. En vigtig Detail i Arbejdet er de store Tommerkister, der anvendes. Paa Grund af Manglen paa Træ vil det være naturligt at anvende Betonkister, hvortil vi har Materiale herhjemme.

Sandsynligvis vil et saadant forceret Byggeri fordrø Opførelsen af Barakker til Arbejderne. Disse vilde senere være anvendelige som Feriehjem for Arbejdere her langs Kysten.

Göteborg-Frederikshavn-Liniens Aarsresultat

Göteborg-Frederikshavn-Linien har udsendt Beretning og Regnskab for 1939. I Aarets Lob er der gennemført 287 Ture i hver Retning, hvoraf »Kronprinsessan Ingrid« besørgede 233. Efter 6. Oktober 1939 har Motorsejleren »Vestfart« udført 37 Dobbeltture. Der er befordret ialt 55,275 Passagerer og overført 1800 Biler eller omtrent samme Antal som det nærmest foregaaende Aar. Godsbeholdningen er steget med ca. 50 Procent. Skolerejserne viser en meget betydelig Stigning i Deltagernes Antal.

Regnskabet balancerer med 151,000 Kroner, og Aarets Overskud er 1670 Kroner.

Svenska Ostasiatiska Kompagniet

Svenska Ostasiatiska Kompagniets Regnskab for 1939 viser, at Krigsudbrudet i September medførte en vis Omlægning af Selskabets Fart. Den i April 1939 paabegyndte

regelmæssige Trafik mellem Østasien og Pacific er saaledes indstillet indtil videre. Netto-Indsejlingen har været 5,373,000 Kr., en Stigning i Forhold til 1938, men under Indsejlingen i 1937. Diverse Indtægter har andraget 1,762,000 Kr. og skyldes hovedsagelig Gevinst paa den bogførte Værdi af forliste eller solgte Skibe. I 1939 havde man en Fortjeneste paa 1,3 Mill. Kr. ved Damperen »Sumatra« Forlis og 57,000 Kr. ved Salget af Damperen »Largo«. Disse Skibe var bygget i 1914 og 1902 og paa henholdsvis 9360 og 800 Tons Dødvægt.

Disse ekstra Indtægter har foranlediget forøget Afskrivning paa Tonnagen. Der afskrives i alt 3 Mill. Kr. Overskudet beløber sig til 3,540,000 Kr., og Dividenden foreslaas forhøjet fra 5 til 6 pCt., og samtidig afskrives 1 Mill. Kr. paa Obligationer, hvilket svarer til næsten 50 pCt. af den bogførte Værdi. Til Skatter hensættes 1 Mill. Kr., og til Søkrigen Ofre afsættes 50,000 Kr., hvorefter Saldo bliver 608,000 Kr.

Den færdige Flaades Bruttoværdi er nedsat med 1,6 Mill. Kr., hvilket svarer til Bruttobeløbet for de to nævnte Skibe. Den gennemsnitlige Nettoværdi af den færdige Tonnage er gaaet ned, fra 80 til 61 Kr. pr. Ton Dødvægt, hvilket naturligvis er meget lavt. Flaaden bestaar af 10 Motorskibe paa 96,100 Tons Dødvægt samt 3 Dampere paa 19,500 Tons. Under Bygning er 3 Motorskibe paa hver 10,000 Tons Dødvægt, to hos Götaverken og et paa Øresundsvarvet, samt et i Finland bygget 1200 Tons Motorskib, der i Aar skal færdigbygges ved Eriksberg.

75 Aar

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *Georg Nielsen*, fyldte forleden 75 Aar.

Kaptajn Nielsen er meget kendt i Søfartskredse. Som 15 Aars Dreng kom han, der er Lodssøn fra Bandholm, til Søs. Efter at have sejlet med danske Sejlskibe søgte han ind paa Bogo Navigationsskole, hvor han sluttede sin Uddannelse i 1889.

Allerede Aaret efter at have taget sine Eksaminer, fik han Ansettelse i Det Forenede som Styrmand, og han har i de mange Aar sejlet med en hel Række af Selskabets Skibe. I 1907 blev han udnævnt til Skibsfører paa Damperen »Fiona«. Hans sidste Skib var »Odin«, hvorfra han gik i Land »for godt«, da han i 1930 faldt for Selskabets Aldersgrænse.

50 Aar

Fører i Dampskibsselskabet Torm, Kaptajn *Chr. S. Kellermann*, fyldte forleden 50 Aar.

Kaptajn Kellermann, hvis Fader var Fyrmester paa Hjelm, kom til Søs i 1904. I tre Aar sejlede han med danske Sejlskibe, men gik derefter over i tyske, engelske og australske Skibe paa Langfart. Han afsluttede sin Navigationsskole i Svendborg i 1913 og trandte straks derefter ind i Torm, hvor han i 1924 blev Skibsfører.

Dødsfald

Fyrmester *Chr. Henriksen*, Elsehoved Fyr, er død, 61 Aar gammel. Med Fyrmester Henriksen er en djærv Sømandsskikkelse gaaet bort. Foruden at passe sit Fyr drev Chr. Henriksen Sommerpensionat.

Dødsfald

Fhv. Skibskaptajn *Jørgen Johansen*, Sønderborg, er død, 80 Aar gammel. Han sejlede i mange Aar paa Langfart og var i 35 Aar Sturvildtjæger for Hagenbecks Dyrepark, hvor han under Krigen var Overinspektør.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. 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

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korreponderende Reder

AARHUS

STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiverforeningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Søst. Anne Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korreponderende Reder:
HOLM & WONSILDTelegram-Adr.: "Holmeld"
Amaliegade 36**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

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.

56. Aargang.

København 15. Maj 1940.

Nr. 22.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1490. Østersøen. Keldsnor Fyr SSW. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring rapporteres at ligge paa c. $54^{\circ} 40',2$ N. $10^{\circ} 40',0$ E., c. 4 Sm SSW. for *Keldsnor* Fyr.

1491. (T). Finland. Utö. Lillharu Fyr ødelagt.

(U. f. s. Nr. 11/314. Helsingfors 1940.)

Lillharu Fyr paa $59^{\circ} 43' 45''$ N. $21^{\circ} 24' 03''$ E. er ødelagt, men vil blive genopført.

1492. (T). Finland. Utö. Fast Sømærke Norra Grimsörarna ødelagt.

(U. f. s. Nr. 11/315. Helsingfors 1940.)

Sømærket *Norra Grimsörarna* paa $59^{\circ} 41' 37''$ N. $21^{\circ} 30' 10''$ E. er ødelagt, men vil blive genopført.

1493. Finland. Finske Bugt. Løb nedlagt. Afmærkning inddraget.

(U. f. s. Nr. 11/291 og 11/292. Helsingfors 1940.)

Det $5,5$ m dybe Løb fra Søen mellem *Myggan* og *Spiridoff*, E. om *Inderskär* til *Hästö-Busö*, er nedlagt og Afmærkningen inddraget (herunder Baakerne *Inderskär*, *Gråhara* og *Gloholm* (*Stoskär*)).

c. $59^{\circ} 49' N.$ $23^{\circ} 24' E.$

(Kort Nr. 183.)

1494. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Porkkala. Afmærkning inddraget.

(U. f. s. Nr. 11/303. Helsingfors 1940.)

Nedennævnte Afmærkning er inddraget:

1. Den hvide Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $59^{\circ} 52' (00'')$ N. $24^{\circ} 11' (02'')$ E.

2. Den hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 53' (19'')$ N. $24^{\circ} 12' (58'')$ E.

3. Den røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 59° 54' (34")
N. 24° 10' (16") E.
4. Den røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 59° 54' (18")
N. 24° 23' (25") E.
5. Den røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 59° 54' (43")
N. 24° 23' (48") E.
(Kort Nr. 183.)
1495. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Porkkala. Løb nedlagt. Ledemærker nedlagt.
(U. f. s. Nr. 11/301 og 11/302. Helsingfors 1940.)
5,5 m Løbet fra Søen W. om *Sommaröarna* til *Porkkala* og Baakerne *Sommarö övre* og *Sommarö nedre* er nedlagt. c. 59° 56' N. 24° 16' E.
(Kort Nr. 183.)
1496. Finland. Finske Bugt. Söderskär—Kalkskär. Løb nedlagt. Afmærkning inddraget.
(U. f. s. Nr. 11/304 og 11/305. Helsingfors 1940.)
7,3 m Løbet fra Søen S. om *Söderskär* til *Kalkskär* Baake er nedlagt.
8,5 m Løbet fra Søen E. om *Östra Stambej* til *Kalkskär* Baake er nedlagt.
Afmærkningen i ovennævnte to Løb er inddraget. c. 60° 05' N. 25° 23' E.
1497. Finland. Finske Bugt. Pellinge. Løb nedlagt. Afmærkning inddraget.
(U. f. s. Nr. 11/306, 11/307 og 11/308. Helsingfors 1940.)
7,3 m Løbet fra Søen mellem *Kummelskären* og *Trutklobb* til et Punkt paa 60° 10' 43" N. 25° 51' 14" E. er nedlagt og Afmærkningen inddraget (herunder Ledemærkerne *Tunnholm* og *Kummelskär*).
(Kort Nr. 183.)
1498. (T). Finland. Finske Bugt. Digskår Fyr ødelagt.
(U. f. s. Nr. 11/300. Helsingfors 1940.)
Digskår Fyr paa 60° 09' 47" N. 26° 15' 27" E. er ødelagt, men vil blive genopført.
1499. Finland. Finske Bugt. Orregrund Løb nedlagt. Afmærkning inddraget.
(U. f. s. Nr. 11/309, 11/310 og 11/311. Helsingfors 1940.)
7,3 m Løbet fra Søen E. om *Enigheten* og W. om *Helsinggrund* til *Orregrund* er nedlagt og Afmærkningen inddraget (herunder *Orregrund sydöstra* Ledemærke). c. 60° 13' N. 26° 27' E.
(Kort Nr. 184.)
1500. Finland. Finske Bugt. Mustaviira. Løb nedlagt. Ledemærker nedlagt.
(U. f. s. Nr. 11/299. Helsingfors 1940.)
7,3 m Løbet fra Søen W. om *Valdstein* mellem *Svartviran* og *Långviran* til et Punkt paa 60° 19' 23" N. 26° 35' 33" E. samt Ledemærkerne *Långviran övre* og *nedre* er nedlagt.
(Kort Nr. 184.)
1501. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Kotka. Fyrene Reippo og Manni nedlagt.
(U. f. s. Nr. 11/294. Helsingfors 1940.)
Fyrene *Reippo* paa 60° 14' 30" N. 26° 59' 04" E. og *Manni* paa 60° 15' 28" N. 27° 00' 30" E. er ødelagt og permanent nedlagt.
(Kort Nr. 184.)
1502. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Kotka. Luppi Baake nedlagt.
(U. f. s. Nr. 11/295. Helsingfors 1940.)
Luppi Baake paa 60° 14' 18" N. 27° 01' 43" E. er ødelagt og permanent nedlagt.
(Kort Nr. 184.)
1503. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Kotka. Løb nedlagt. Afmærkning inddraget.
(U. f. s. Nr. 11/293 og 11/296. Helsingfors 1940.)
a) 7,3 m Løbet fra Søen mellem *Reippo Fyr* og *Manni Fyr* til *Rancki Fyr*,
b) 7,3 m Løbet fra *Manni Fyr* til *Hietakari Fyr* og
c) 7,3 m Løbet fra *Manni Fyr* W. om *Kolseli* til *Merikari* er nedlagt og Afmærkningen inddraget. c. 60° 17' N. 27° 00' E.

1504. **Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Huovari—Mustamaa. Løb nedlagt. Afmærkning inddraget.**
(U. f. s. Nr. 11/297 og 11/298. Helsingfors 1940.)
7,3 m Løbet fra Søen forbi *Huovari* til *Mustamaa* og den hvide Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 23' (54") N. 27° 37' (40") E. er inddraget. *Huovari* Baake paa 60° 23' 42" N. 27° 42' 12" E. er nedlagt.
1505. **Tyskland. Kiel Fyrskib SW. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 20/1644. Berlin 1940.)
Et Vrag ligger sunket paa 54° 28' 40" N. 10° 14' 36" E. En Vraglystønde med E.-Topbetegnelse og som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7^s, er udlagt c. 60 m ENE. for Vraget.

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

1506. (T). **Danmark. Sundet. Drogden 8,0 m Rende. Afmærkning forandret.**
Lystønderne *Nr. 2* paa 55° 36' 33" N. 12° 41' 48" E., *Nr. 4* paa 55° 34' 29" N. 12° 42' 17" E. og *Nr. 5* paa 55° 33' 46" N. 12° 42' 29" E. er ombyttet med røde Spids-tønder.
Lystønderne *A* paa 55° 36' 27" N. 12° 42' 04" E., *B* paa 55° 35' 15" N. 12° 42' 20" E. og *C* paa 55° 33' 14" N. 12° 42' 48" E. er ombyttet med hvide Stumtønder.
1507. **Sverige. Sundet S.-lige Del. Kogrundsrenden. Miner udlagt.**
(Meddelelse fra Handelsministeriet, den 13. Maj 1940.)
I *Kogrundsrenden* er udlagt Miner i et Omraade, der begrænses af Breddeparallerne 55° 29' N. og 55° 26' N. samt Meridianerne 12° 47',₈ E. og 12° 50',₅ E.
Der er oprettet Lodstjeneste gennem Omraadet for *svenske* Fartøjer.
1508. (T). **Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**
Ved Opmaalingen den 7. Maj d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,₂ m i E.-Siden af Renden, 5,₀ m i Midten af Renden og 4,₁ m i W.-Siden af Renden.
Udenfor Fyrlijen findes et bugtet Løb med 5,₇ m, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.
c. 54° 52' N. 12° 13¼' E.
(E. f. S. Nr. 16/1239 1940.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1509. **Danmark. Kattegat. Juelsminde Havn. Fyrs Brændetid forandret.**
Juelsminde Havns røde, faste Fyr vil fremtidig være slukket fra 1. Maj til 1. August. c. 55° 43' N. 10° 01' E.
(E. f. S. Nr. 18/1391 1939. Kort Nr. 114 og 103. Havne-Lods, Side 101. Fyr-Fort. Nr. 201.)
1510. **Kattegat. Skagen Fyr SE. t. E. Undervandshindring.**
(N. f. S. Nr. 20/1568. Berlin 1940.)
En Undervandshindring, hvorover mindste Dybde er 10 m, rapporteres at ligge paa c. 57° 36',₇ N. 11° 03',₀ E., c. 15½ Sm SE. t. E. for *Skagens* Fyr.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1511. **Holland og Belgien. Miner udlagt. Advarsel.**
(Rügen Radio den 10. Maj 1940.)
Miner er udlagt udfor samtlige Havne paa den *hollandske* og *belgiske* Kyst. Skibe advares imod at løbe ind i eller ud af Havnene.

1512. **Holland. Zeegat van Texel. Texelstroom. Skibsfartshindring fjernet.**
 (B. a. Z. Nr. 93/1208. 's-Gravenhage 1940.)
 Skibsfartshindringen paa c. 52° 58',₇ N. 4° 48' E. er fjernet og Afmærkningen inddraget.
 (E. f. S. Nr. 20/1455 1940.)

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

1513. (T). **Skotland W.-Kyst. Indløbet til Firth of Clyde. Minefelt.**
 (B. a. Z. Nr. 97/1206. 's-Gravenhage 1940.)
 Et Minefelt er udlagt idenfor et Omraade, der begrænses, som følger:
 1. Mod SW.: En Linie mellem *Dunnighn Point* (c. 55° 19',₅ N. 5° 34' W.) og *Craigans Point* (c. 55° 03',₅ N. 5° 03' W.).
 2. Mod NE.: En Linie mellem *Rhuad Point* (c. 55° 21',₅ N. 5° 31',₅ W.) og *Bennan Head* (c. 55° 08',₅ N. 4° 59',₅ W.).

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

1514. **Mexiko. Yucatan. Isla Cozumel. San Miguel de Cozumel. Fyr nedlagt.**
 (B. a. Z. Nr. 99/1225. 's-Gravenhage 1940.)
 Det røde, faste Fyr paa c. 20° 30' N. 86° 57' W., paa *San Miguel Pier*, er permanent nedlagt.
1515. **Brasilien. Rio Grande do Sul. Lystønde forandret.**
 (N. f. S. Nr. 20/1614. Berlin 1940.)
 Lystønde 9 paa c. 32° 06' S. 52° 06' W. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,₅^s, Mørke 4,₅^s.
1516. **Uruguay. Rio de la Plata. Bahia de Maldonado. Bajo del Este. Baake opført.**
 (N. f. S. Nr. 20/1615. Berlin 1940.)
 Paa Resterne af et Vrag paa 34° 58' 28" S. 54° 57' 57" W., paa *Bajo del Este*, er opført en rød Stangbaake med en rød Skive som Topbetegnelse.
1517. **Argentina. Cabo Peñas SE. Skær.**
 (N. f. S. Nr. 20/1616. Berlin 1940.)
 Et Skær, der er tørt ved Lavvande, er fundet paa c. 53° 55',₄ S. 67° 25',₀ W., 7,₁ Sm 133° fra *Cabo Peñas Fyr*.
1518. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Santa Monica. Fyr forandret.**
 (N. f. S. Nr. 18/1441. Berlin 1940.)
Santa Monica hvide Blinkfyr paa c. 34° 00',₅ N. 118° 29',₇ W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s. Synsvidde: 15 Sm.
 (E. f. S. Nr. 20/1536 1938.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1519. **Balcariske Øer. Mallorca. Palma Bugt. Forbud ophævet.**
 (A. a. N. Nr. 15/29. Genua 1940.)
 De tidligere Forhindringer i *Palma Bugt* er fjernet, og Bugten er nu frigivet for Skibsfarten.
Palma: c. 39° 34' N. 2° 38' E.
1520. **Italien. Adriaterhavet. Punta Salvore NW. Vrag.**
 (N. f. S. Nr. 18/1406. Berlin 1940.)
 E. f. S. Nr. 8/605 1939 annulleres og erstattes med:
 Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 45° 34' N. 13° 24' E., c. 5 Sm NW. for *Punta Salvore*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1521. Danmark. Sommertid. Oplysning om Tidssignal m. m.

(Meddelelse fra Observatoriet den 11. Maj 1940.)

I Anledning af den ved Kongelig Anordning af den 11. Maj d. A. fastsatte Sommer-
tid meddeles følgende angaaende de til Observatoriet for Tiden knyttede Tidssignaler:

- 1) Saalønge Sommertiden benyttes, vil Tidskuglen paa Silopakhuset i *Københavns*
Frihavn falde hver Dag (med Undtagelse af Søn- og Helligdage) Kl. 14 efter den nye
Tid (d. v. s. Kl. 12 efter *Greenwich* Tid).
- 2) Normaluret i Havnevæsenets Administrationsbygning i *København* vil efter Handels-
ministeriets Bestemmelse som hidtil angive *Greenwich* Middelsoltid, d. v. s. et Klokke-
slet, der er 1 Time mindre end vor normale *mellemeuropæiske* Tid og 2 Timer mindre
end den ved den nye Lov fastsatte Sommertid.
- 3) Normaluret paa *Christiansborg* vil efter Handelsministeriets Bestemmelse fra den 15.
Maj angive den gældende Sommertid, d. v. s. et Klokketslet, der er 1 Time mere end
vor normale *mellemeuropæiske* Tid og 2 Timer mere end *Greenwich* Middelsoltid.

1522. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlad i Øresund m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.

(Meddelelse fra Justitsministeriet den 9. Maj 1940.)

I Medfør af § 2 i midlertidig Lov af 1. Maj 1940 om skærpet Straf for visse Over-
trædelser af Borgerlig Straffelov og om Ændring af Politilovgivningen fastsættes her-
ved følgende:

§ 1.

Lystsejlad, herunder Sejlad med Motorbaade og Robaade, forbydes i *Øresund*
fra *Gilbjerg Hoved* til *Stevns*, i *Fakse Bugt*, *Præstø Bugt*, *Smaalandsfarvandet E.* for *Stor-*
strømsbroen samt i *Østersøen* langs *Møns* og *Falsters* Kyster indtil *Gedser* (sidstnævnte
indbefattet).

Endvidere forbydes Lystsejlad fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.

§ 2.

Undtaget fra Forbudet i § 1 er Sejlad med egentlige Kaproningsbaade.

Vedkommende Politimester — i *København* Politidirektøren — kan derhos med-
dele Dispensation fra Forbudet.

Den i Henhold til Stk. 1 og 2 tilladte Sejlad maa kun finde Sted i Tiden fra Sol-
opgang til Solnedgang.

Kaproningsbaade skal holde sig indenfor en Afstand af 1000 m fra Kysten.

Ved Meddelelse af de i Stk. 2 omhandlede Dispensationer fastsætter Politiet de
Betingelser, der i hvert enkelt Tilfælde skønnes at være fornødne, derunder indenfor hvil-
ken Afstand fra Kysten vedkommende Fartøj maa holde sig.

§ 3.

Saa vel Lystbaade af enhver Art som Brugsfartøjer under 20 Register-Tons Brutto,
der befinder sig indenfor de i § 1, Stk. 1, nævnte Omraader samt indenfor Strækningen
fra *Gilbjerg Hoved* til *Hundested* (sidstnævnte indbefattet), skal, saafremt de ikke er under
stadigt Tilsyn, sættes i en saadan Stand eller forløjes eller anbringes paa en saadan Maade,
at de ikke vil kunne tages i Brug af uvedkommende Personer. Denne Forskrift vil f. Eks.
kunne opfyldes ved Fjernelse af Aarer eller Sejl, ved at lænke Baaden med Laas til For-
tøjningspæl eller Bolværk, ved at gøre Motoren ubrugbar eller ved Opbevaring af Fartøjet
paa aflaaaset Sted.

De i Stk. 1 nævnte Fartøjer maa ikke befordre Passagerer uden Politiets Tilladelse.

§ 4.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse givne Bestemmelser straffes med Bøde,
Hæfte eller Fængsel indtil 2 Aar.

§ 5.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korta eller
Bogs Nr.

Tyskland:

N Nautisches Jahrbuch 1941.

R Handbuch der Westküste Afrikas, II Teil: Von Calabar River bis Kap Hang-
klip, 1940.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

Danmark.

1523. Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.

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

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

1524. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund S. Fyrskib udlægges midlertidigt.

Den 19. Maj d. A. eller snarest derefter udlægges paa Pladsen for Lystønden *Middelgrund S.* paa $55^{\circ} 40' (02'') N.$ $12^{\circ} 41' (00'') E.$ et Fyrskib mærket „Reserve“.

Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s , Blink c. 3^s , Mørke c. 4^s , Blink c. 3^s , Mørke c. 20^s .

Taaesignalet er To-Stød hver 30^s , hvert Støds Varighed c. 5^s .

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1525. Danmark. Kattegat. Sejro Fyr SW. t. W. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring rapporteres at ligge paa c. $55^{\circ} 52',_3 N.$ $10^{\circ} 57',_7 E.$, c. 5 Sm 236° fra *Sejro* Fyr.

1526. (T). Danmark. Kattegat. Fyrskibe inddrages og erstattes med Lystønder.

Den 20. Maj d. A. eller snarest derefter inddrages følgende Fyrskibe:

Skagens Rev c. $57^{\circ} 46' N.$ $10^{\circ} 44' E.$, *Læsø Rende* c. $57^{\circ} 13' N.$ $10^{\circ} 42' E.$, *Læsø Trindel* c. $57^{\circ} 28' N.$ $11^{\circ} 20' E.$ og *Østre-Flak* c. $56^{\circ} 58' N.$ $10^{\circ} 54' E.$

Fyrskibene erstattes, som følger:

Skagens Rev. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s , Blink c. 5^s , Mørke c. 10^s .

Læsø Rende. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 12^s , Blink c. 3^s , Mørke c. 9^s .

Læsø Trindel. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver $7\frac{1}{2}^s$, Blink c. $2,5^s$, Mørke c. 5^s .

Østre-Flak. En hvidmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $\frac{1}{2}^s$, Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $3\frac{1}{2}^s$.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1527. (T). Sverige. Fyr slukket. Radiofyr ude af Virksomhed.

(Rügen Radio, den 14. Maj 1940.)

Samtlige Fyr ved den svenske E.-Kyst, indbefattet indre Farvande, er slukket og Radiofyrene ude af Funktion.

(E. f. S. Nr. 19/1412 1940.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og
Pilsner
det er
HOF



Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
v/o BRUN & WITZKE
Kongens Nytorv 8 KØBENHAVN K
Telefon Central 9318

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

**BRONCE
PROPELLER**
fra
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

•

løvrigt 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«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

TELEFON
NO. 4. 601.

Lloyds Agent

TLØR. 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 KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORBENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 06'

ASSENS

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

TELEGR.-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 & 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

Lloyds Agent
Telefon 56 & 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 & 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 & 606

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:
»Hude.
Svendborg

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

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 21

TORSDAG 23. MAJ 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE DANMARKS ÆRE

Enhver af Søens Folk har en dyb og medfødt Følelse af Begrebet Æren. Den danske Sømands ære har ingen nogensinde vovet at drage i Tvivl. I denne Tid, hvor vi lever under saa svære Forhold, har Landsmænd indenfor vore egne Grænser draget selve Danmarks Ære i Tvivl. Det bør ikke ske, hverken nu eller siden. Danmarks Ære er det helligste, vi ejer, og Danmarks Ære er uplettet.

Personer — selv i de mest fremstaaende Stillinger — kan have fejlet og mere end det, men i selve det afgørende er der ingen Usikkerhed: Danmark protesterede, Danmark kæmpede og Danmarks Folk adlød derefter Kongens Bud. Det er de enkle Ord, den enkle Sandhed — og de kan ikke sætte nogen Plet paa Danmarks Ære.

EN SVENSK RØST

Vi bragte i et af vore tidligere Numre Skibsreder A. P. Møllers Udtalelser ved Offentliggørelsen af Dampskibsselskabet af 1912's Beretning. Denne Beretning gengives ogsaa i »Svensk Flagg«, som dertil følger disse Kommentarer:

Enkla och manliga ord av en man, som genom ett livs hårt och skickligt arbete byggt upp en enastående och, mänskligt att se, stabil byggnad, vars grund dock kriget nu skakar och hotar att lägga i ruiner. Och många danska redare äro i samma situation: Ø. K., Det Forenede, Lauritzen m. fl. m. fl. Vi uttala den varma förhoppningen, att trots den mörkläggning, som f. n. insveper Danmark i svart sorgedok, dock en gång skall efterträdas av ljusare tider, och att då de danska redarna skola ha förutsättningar att fortsätta sitt framgångsrika arbete i landets tjänst.

DANMARKS ØKONOMISKE SITUATION UNDER BESÆTTELSEN

Der foreligger en Samling af Det statistiske Departements Tabeller over den økonomiske Udvikling, og da den paagældende Statistik netop standser ved Udgangen af Marts — altsaa den sidste Maaned, hvor Danmarks Økonomi endnu var præget af en betydelig Udenrigshandel baade mod Vest og mod Syd — kan det have sin Interesse at fremdrage nogle Enkeltheder, hedder det i »Børsen«, der bl. a. skriver:

Ser man paa Stillingen, saaledes som denne statistisk tegnede sig den sidste Maaned inden Besættelsen, er det paafaldende, hvor ringe Virkning den europæiske Krig — stort set — indtil dette Tidspunkt havde haft for Danmarks Økonomi. Ganske vist var Seddelømløbet steget stærkt og androg i Januar Kvartal 1940 gennemsnitlig 596 Mill. Kr. mod 420 Mill. Kr. i Januar Kvartal 1939; men i afdæmpet Grad finder man en tilsvarende Bevægelse i andre neutrale Lande. Saaledes steg Seddelømløbet i Norge inden for de samme to Perioder fra 448 til 581 Mill. Kr., og i Sverige fra 1008 til 1347 Mill. Kr. Stigningen er, som man vil se, procentvis størst for Danmark, hvilket dog ikke saa meget skyldes Krigen som den helt utrolige Skattejagt i Slutningen af 1939, der satte sig tydelige Spor i Sparekassernes og Bankernes Indskudskapital, medens der samtidig fandt en Del Hengæmning af Sedler Sted. Ved Udgangen af Marts 1940 var Sindene faldet saa meget til Ro, at Privatbankernes Indlaan paa Bankbog og paa Tid var naaet op paa 1647 Mill. Kr. mod 1612 Mill. Kr. ved Udgangen

af December, medens Sparekasseindskudene stod med 2168 Mill. Kr., nogenlunde samme Beløb som ved Udgangen af 1939.

Vare-Omsætningen med Udlandet viste en betydelig Nedgang for Indførselens Vedkommende, nemlig fra et maanedligt Gennemsnit paa 134,7 Mill. Kr. i Januar Kvartal 1939 til 118,9 Mill. Kr. gennemsnitlig i Januar Kvartal 1940. Udførselen var gaaet noget mindre ned fra 123,2 Mill. Kr. til 119,9 Mill. Kr., og medens der i Januar Kvartal 1939 var en Merindførsel paa 11,4 Mill. Kr., var der i Januar Kvartal 1940 — trods lidet gunstig Udvikling i Forholdet mellem Import- og Eksportpriser — en *Merudførsel* paa 1,0 Mill. Kr. Det var Marts 1940, som med en Merudførsel paa 30 Mill. Kr. bevirkede denne Forskydning i Handelsbalancen, idet navnlig Bacon-Eksporten i denne Maaned efter at have ligget stille i Februar blev stærkt forceret. I Mængde androg den 20,000 Tons i Marts 1940 og 15,000 Tons i Marts 1939.

Ogsaa *Værdien* af Bacon-Eksporten var stor i Marts, nemlig 39,3 Mill. Kr. mod 30,6 Mill. Kr. i Marts 1939, hvorimod *Værdien* af Smør-Eksporten var lavere, nemlig kun 29,1 Mill. Kr. mod 30,9 Mill. Kr. til Trods for, at Eksporten repræsenterede 12,200 Tons mod kun 11,900 Tons i Marts 1939. En særlig gunstig Udvikling fandt Sted for Æg, hvor Eksportværdien androg 14,4 Mill. Kr. mod 9,8 Mill. Kr. i Marts 1939, til Trods for at der i Marts 1940 kun blev eksporteret 6,8 Mill. Snese mod 7,5 Mill. Snese i Marts 1939. Endelig bør nævnes, at *Værdien* af Industrieksporten for de to her omhandlede Maaneder var omtrent uforandret, nemlig ca. 30 Mill. Kr.

Medens Marts saaledes i flere Henseender afveg fra den tilsvarende Maaned foregaaende Aar, fordi der ovenpaa den lammende Is-Periode fandt en Eksportforøgelse Sted, maa det iøvrigt siges, at Januar Kvartal taget som Helhed ikke viser store Differencer. Eksporten af Smør er saaledes i Januar Kvartal 1939 og Januar Kvartal 1940 henholdsvis 28,2 og 27,5 Mill. Kr. pr. Maaned, Eksporten af Bacon henholdsvis 28,6 og 28,3 Mill. Kr. og Eksporten af Æg henholdsvis 10,9 og 13,2 Mill. Kr.

Ogsaa paa andre Omraader viser Statistiken, at Danmark i relativt ringe Grad paavirkedes af Krigen. Børsomsætningen var i Januar Kvartal 1939 og 1940 gennemsnitlig 30,9 og 30,1 Mill. Kr. for Obligationer og henholdsvis 8,7 og 6,0 Mill. Kr. for Aktier. Departementets Kursindeks for samtlige noterede Aktier (hvor 1935 er sat til 100) — viser sig — vistnok imod den almindelige Antagelse — at være gaaet ned fra 103,4 til 100,3, idet Rederier nok er steget fra 124,5 til 148,3, hvorimod der er Nedgang for alle andre Grupper, mindst for Industri. Obligationsindeks er faldet fra 101,1 til 88,7, og i Forbindelse hermed maa det ses, at Nettotilgangen af Kredit- og Hypotekforænings-Obligationer kun har været 7,5 Mill. Kr. gennemsnitlig pr. Maaned mod 16,4 Mill. Kr. i Januar Kvartal 1939.

FRAGTNÆVNET

I Henhold til Lov af 2. September 1939 blev der som bekendt nedsat et Fragtnævn, bestaaende af en af Kongen udnævnt Formand og 9 andre Medlemmer, udnævnt af Handelsministeriet efter Indstilling af Rederiforeningerne. Ved en senere Tillægslov bemyndigedes Handelsministeren til at udvide Antallet af Medlemmer saavel som Kredsen af de Erhvervsin-

teresser, der kan repræsenteres i Fragnævnet, og Nævnet blev derefter suppleret med 7 Medlemmer repræsenterende Handel, Industri og Landbrug.

Til Gennemførelse af de Fragnævnet ifølge fornævnte Lov paahvilende Opgaver har det været nødvendigt at oprette et særligt Kontor i Tilslutning til Dansk Dampskibsrederiforening og Søfartsraadets Kontorer og med den administrerende Direktør i Rederiforeningen som Leder. Det daglige Arbejde udføres dels af et af Nævnet hertil særlig antaget Personale, dels ved Bistand fra Dansk Dampskibsrederiforenings faste Personale. I Lønninger og Honorarer er der indtil 31. Marts d. A. anvendt ialt 28,603 Kr. 88 Øre, medens der i samme Tidsrum til Husleje, Rengøring og almindelige Kontorholdsudgifter m. v. er anvendt 15,605 Kr. 10 Øre. Endvidere er der i Diæter og Rejseudgifter til Fragnævnets Medlemmer udbetalt 6628 Kr. I Forbindelse med Kontorets Etablering er der medgaaet et Beløb af ca. 4248 Kr. 80 Øre til Anskaffelse af Telefoner, Protokoller, Tryksager, Stencils m. v.

Under Henvisning hertil foreslaar Handelsministeren paa Tillægsbevillingsloven at bevilge et Beløb af 55,086 Kr. til Dækning af Fragnævnets Udgifter. Finansministeriet har givet sin Tilslutning.

DE FORENEDE STATERS GULDINDFØRSEL

De Forenede Staters Guldindførsel i Løbet af ca. fem Uger har, efter hvad tyske Blade meddeler, haft en Værdi af 293 Mill. Dollars. Indførselen af Guld fra Storbritannien, Canada og Den sydafrikanske Union beløb sig i den nævnte Periode til henholdsvis 44, 56 og 32 Mill. Dollars, medens Indførsellen fra andre britiske Besiddelser udgjorde 3 Mill. Dollars. Guldsenderne fra det britiske Imperium til U. S. A. har saaledes i dette Tidsrum andraget 135 Mill. Dollars.

Guldudførselen fra de neutrale Stater i Europa til U. S. A. udgjorde i disse fem Uger ialt 137 Mill. Dollars, heraf 62 Mill. fra Sverige og 43 Mill. fra Schweiz.

HELSINGFORS HAVN UDVIDES

Bygningsarbejdet i Helsingfors er blevet paabegyndt igen. Udvidelsen af Sydhavnen fortsættes planmæssigt. Kajanlægget gøres bredere og forsynes med Jernbanespor. Endvidere bygges der et nyt stort Lagerskur, og Sejlrende til Sydhavnen uddybes til 8 m.

DEN BALTISKE SKIBSFART

Skibsfarten mellem Helsingfors og Stockholm samt mellem Helsingfors og Tallinn er nu blevet genoptaget. Helsingfors' Havn er nu fuldkommen isfri og igen aabnet for Skibsfarten. Desuden regner man med, at ogsaa Kotkas og Valkoms Havne vil blive aabnet i disse Dage. Der foregaar allerede en ret livlig Trafik i de finske Havne i den botniske Bugt, saa at Lastekajerne ikke mere kan klare Trafiken.

ISBRYDNINGEN

Som Følge af de særlig vanskelige Forhold under Siden nu overstaaede Iskampagne har det været nødvendigt at afholde næsten daglige Møder i Isbrydningsraadets Forretningsudvalg, ligesom det samlede Isbrydningsraad har været indkaldt til flere Møder. Udgifterne hertil samt til Vederlag til Sekretær og Skrivehjælp m. v. vil beløbe sig til ialt 4800 Kr., medens der kun er bevilget 2500 Kr. Handelsministeren foreslaar i den Anledning, at der paa Tillægsbevillingsloven yderligere bevilges 2300 Kr. til Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste.

SVERIGES UDENRIGSHANDEL

Den nu offentliggjorte svenske Udenrigshandels Balance for April Maaned viser et Indførselsoverskud paa 133,7 Mill. Kr. Udførselen beløb sig i April Maaned til 104,4 Mill. Kr., Indførselen til 238,1 Mill.

Kr. Særligt høje Indførselstal naaede Tekstilvarer, Mineraler, Metal, Kul og Koks samt Jern- og Staalvarer. Indførselen af Maskiner og Transportmidler var dobbelt saa stor som i Marts Maaned. Af Udførselsvarerne er det gaaget stærkest tilbage for Trævarer, Træmasse, Papir samt Jern- og Staalprodukter.

HOLLANDS SKIBSFART

I sin økonomiske Oversigt for sidste Kvartal beskæftiger *Rotterdamsche Bankvereinigung* sig ogsaa med hollandsk Skibsfart og Skibsbygning. Der gives først en statistisk Oversigt over Fragterne, der viser, at Fragratetallet paa Guldbasis steg fra 62,9 i Januar/August 1939 til 225 i September/December 1939 og 290 i Januar 1940. Den stærke Stigning, hedder det, er ganske naturlig, naar man tager de voksende Farer for Skibsfarten i Betragtning, samt Skibstabele, som ikke mindst er gaaget ud over de neutrale Lande. I første Halvdel af Krigen mistede den hollandske Handelsflaade 16 Skibe paa 73,300 Bruttotons, eller ca. 2,4 pCt. af Flaaden.

Disse Skader bæres i sidste Instans af Staten, der fuldstændig dækker Skibsforsikringen. Af Ladningerne dækker Staten indtil 90 pCt. Usikkert er det, om de betalte Præmier fuldt kan dække Tabene, eller om Præmiebidragene ogsaa kan danne en Reserve.

Tonnagetabene maa naturligvis udlignes, og derfor kan det ikke virke overraskende, at de hollandske Værfter i de sidste Maaneder har modtaget store Ordre, der rent bortset fra en eventuel Regeringsordre paa tre Slagkrydsere, sikrer Beskæftigelsen. Disse Krigsskibe var beregnet til 300 Mill. Gylden. Hvad denne Sum vilde betyde for den hollandske Skibsbygningsindustri, ses bedst af, at Nybygninger paa Værfterne i Aarene 1934—38 gennemsnitlig beløb sig til 41,4 Mill. Gylden, heraf 30,7 Mill. til hollandske og 10,7 Mill. til udenlandske Rederier. Skibsreparationerne gav i samme Aar en Indtægt paa gennemsnitlig 27,2 Mill. Gylden.

Nødvendigheden af at den hollandske Handelsflaade i hvert Fald ikke gaar tilbage, maatte medføre, at Statens Hjælpeinstitut for Skibsfarten faar stillet større Opgaver end tillagt det ved Stiftelsen i 1932. Der ved blev kun nødstedte Rederier hjulpet med det for Øje at bevare dem fra Undergang. Der bliver ydet Hjælp til alle, der ikke kan finansiere de nødvendige Nybygninger uden saadan Hjælp, men ellers iøvrigt er kreditværdige og levedygtige. Betingelserne er fastsat saaledes, at Rederierne i svære Tider ikke belastes med for store Byrder, medens de i gode Tider betaler hurtige Afdrag. Krediten andrager højst 50 pCt. af Byggeomkostningerne med 4½ pCt. Renter. Heraf betales under alle Omstændigheder de 2½ pCt., medens Resten og Afdragene erlægges, naar Rederiet arbejder med Fortjeneste.

Den hollandske Havnetrafik har ogsaa været meget ugunstig i de sidste Maaneder. I Aarets første Kvartal ankom til Rotterdam kun 931 Skibe paa tilsammen 1,213,752 Netto Reg. Tons mod 3678 Skibe paa 5,850,804 Netto Reg. Tons i tilsvarende Tidsrum foregaaende Aar, en Nedgang paa næsten 80 pCt.

FREMTIDENS TANKSKIBE

Retningslinierne for Tankskibsbygningen de sidste 15 Aar, skriver Tidsskrift for Maskinvæsen, har været:

Overgang til Dieseldrift.

Større Tonnage.

Højere Fart.

For 15 Aar siden var Tankskibenes almindelige Størrelse 9,000 D.W.T., hvortil svarer 6,300 B.R.T. For 10 Aar siden var de fleste nybyggede Tankskibe paa 12,500 D.W.T.; men i de sidste to-tre Aar er Størrelsen vokset til 15 à 16,000 D.W.T., og for Japans og U. S. A.s Vedkommende op til 18,000 D.W.T.

For 15 Aar siden var Tankskibenes Fart 10—11

Kn. og Maskineriet paa 2,500 B.H.K.; men nu er normal Fart 13 à 14 Kn. og Maskineriet (Diesel) paa 5 à 6,000 B.H.K.

Det kan have sin Interesse at undersøge Forholdet mellem de mindre, langsommere og de større, hurtigere Tankskibes Driftsøkonomi, idet man betragter to Tankskibe paa henholdsvis 12,000 og 16,000 D.W.T. med henholdsvis 12 og 14 Kn. Fart. Den tilsvarende B.H.K. er da henholdsvis 3,250 og 6,000, og med en Brændoliepris af Kr. 50/t er den årlige Brændselsudgift henholdsvis Kr. 200,000 og 370,000. Regner man med 12 pCt. til Forrentning og Afskrivning, vil dette for det større, hurtigere Tankskib være Kr. 260,000 mere end for det mindre, langsomme, og lægger man hertil de større Udgifter til Personale og Vedligeholdelse, kommer man til det Resultat, at et 16,000 D.W.T. Tankskib med 14 Kn. Fart koster Kr. 600,000 mere pr. Aar i Drift, Vedligeholdelse, Forrentning og Afskrivning end et 12,000 D.W.T. Tankskib med 12 Kn. Fart. Overfor dette Tal staar den Kendsgerning, at det 16,000 D.W.T. Tankskib har 55 pCt. større Lastevne og ved sin større Fart kan naa flere Rejser pr. Aar.

Sammenligningen gælder endda kun, hvis begge Skibe er dieseldrevet, idet et 16,000 D.W.T. Tank-Dieselmotorskib med 14 Kn. Fart har mindre årlig Brændselsudgift end et 12,000 D.W.T. Tank-Dampskib med 12 Kn.

Fremtidens Tankskibe vil da formentlig blive paa 18—20,000 D.W.T. med 14—15 Kn. normal Fart og alle være dieseldrevet.

I denne Forbindelse skal nævnes, at der i de sidste Par Aars Nybygninger af Tankskibe er ofret ganske væsentligt paa Aptering for Officerer og Mandskab ud fra den Betragtning, at i et Tankskib tilbringer Personalet 300 af Aarets Dage i Søen. Moderne Tankskibe byder enhver af Personalet smukt monterede Enmands Kamre, lyse venlige Messer med rigelig Betjening, Ryge- og Ikke-Rygesalon, Badeværelser, rindende varmt og koldt Vand i alle Kamre og Promenadedæk med Regn- og Vindskærme samt moderne Kabysser med god Bepisning.

Enkelte engelske og amerikanske Redere har endda — for at gøre deres Skibe endnu mere tillokkende — ladet deres kvindelige paarørende vælge Møbel- og Gardinstoffer til Officers- og Mandskabs-Apteringen, og det hævdes i udenlandske Tidsskrifter — sikkert med Rette —, at den forøgede Udgift til Personalets Behagelighed kun spiller lille Rolle sammenlignet med Skibets Anskaffelsespris og Driftsudgifter, og at Pengene tilmed indtjenes flere Gange ved Personalets herved vakte større Arbejdsglæde i Rederiets Interesse.

JAPANS SKIBSFART

Den samlede Skibsfart paa Japan steg i 1939 med ca. 5 pCt., men Tallene viser, at det var Japans egen Handelsflaades Aktivitet, der er steget, nemlig ca. 20 pCt. Alle andre Landes Skibsfart paa Japan med Undtagelse af Hollands, Danmarks, Grækenlands og Canadas gik tilbage.

Japans Skibsfartspolitik i Aarets første Maaneder koncentrerede sig om at udvide den japanske Handelsflaade til en Kapacitet svarende til Japans planlagte forøgede Produktion. Det var Regeringens Hensigt at tilskynde til Bygningen af nye Skibe, saaledes at den samlede Handelstonnage kunde forøges fra ca. 5 Mill. Tons til 7,5 Mill. Tons i Løbet af Aarene 1939—43. Samtidig fortsattes Bestræbelserne for at udvide Statskontrollen over Skibsfarten og Skibsbygningsindustrien. Tre hertil sigtende Love om henholdsvis Skibsbygningsindustrien, Kontrollen med Skibsfarten og Finansieringen af Skibsfarten og Skibsbygningsindustrien vedtoges af Parlamentet og traadte i Kraft, dog først i Slutningen af Aaret.

Udbrudet af Krigen i Europa bragte ret store Forskydninger i den internationale Skibsfart paa Japan, idet be-

tydelige Mængder europæisk Tonnage blev inddraget fra disse Farvande. For den japanske Handelsflaade opstod Spørgsmaalet dels at besørge den nødvendige ind- og udgaende Trafik paa Japan og dels at erhverve nye Fragtmærker. Sammenlignet med Stillingen ved Udbrudet af Verdenskrigen i 1914 led Japan i September 1939 under to Ulemper, dels at Krigen i Kina — som allerede havde staaet paa i 2½ Aar — lagde Beslag paa store Mængder af Tonnage, saavel til direkte militære Transporter som til Besørgelsen af den Kina-Trafik, som Japan efterhaanden har monopoliseret for sig, og dels at baade Skibsfarten og Skibsbygningsindustrien er hæmmet af den strenge Statskontrol, der — ligeledes som Følge af Krigen i Kina — regulerer Fragtrater og Chartring samt indskrænker Indførselen af Bygningsmaterialer.

Ikke desto mindre maa Japans Skibsfart siges at have lukreret ved den europæiske Krigssituation, bl. a. derved, at Fragtsatserne paa det internationale Marked er blevet sat betydelig op, og der er Grund til at antage, at Japan vil vinde yderligere, jo længere Krigen i Europa vedvarer, forudsat at det vil være muligt at gennemføre det fastlagte Skibsbygningsprogram.

I September 1939 udstedte den japanske Regering en Bekendtgørelse om prisregulerende Foranstaltninger, i Henhold til hvilken ogsaa Fragtsatser blev fikserede ved det den 18. September gældende Niveau. Undtaget var dog Fragtrater til oversøiske Havne. Derved opstod der en betydelig Forskel ved Fortjenesten paa Hjemmefart — hvortil ogsaa henregnes Skibsfarten paa de andre Ynbloc Lande — og oversøisk Fart. Følgen var, at Rederne søgte at faa deres Skibe ud af Hjemmefarten og sælle dem ind paa oversøiske Ruter, men Regeringen satte en Stopper herfor ved at bestemme, at Forandringer vedrørende chartrede Skibe kun kunde ske i Henhold til særlig Licens fra vedkommende Ministerium.

Da Regeringen imidlertid var interesseret i, at saa mange japanske Skibe som muligt kun deltagte i den oversøiske Fart og indtjente fremmed Valuta, er Bevægelsen gaaet i Retning af en Udvidelse af den i oversøisk Fart engagerede Tonnage. I December Maaned var saaledes den oversøiske japanske Tonnage steget med ca. 131,000 Tons, medens Hjemmetonnagen kun var steget med ca. 47,000 Tons. Denne Tonnageforøgelse skyldes dels Frigivelse af rekvireret Tonnage, dels Nybygninger. Det er særlig paa Farten til Amerika og Australien, at Udvidelsen af den japanske Skibsfart er foregaaet.

Om hvorledes Gennemførelsen af det japanske Skibsbygningsprogram skrider frem, foreligger der ikke paalidelige Oplysninger, da Regeringen siden Oktober har forbudt Offentliggørelsen af Meddelelser herom. De sidste officielle Oplysninger om Skibsbygning i Japan gaar ud paa, at der i Juni Maaned blev lagt Kolen til 70 Skibe med en Tonnage af ca. 49,000 Tons, at der i Slutningen af Maanedden var 289 Skibe til en samlet Tonnage af ca. 395,000 Tons under Bygning, og at der i Maanedens Løb søsattes 45 Skibe til en samlet Tonnage af ca. 29,000 Tons samt færdigbyggedes 26 Skibe til en samlet Tonnage af ca. 22,000 Tons. I Aarets første 6 Maaneder færdigbyggedes ialt 166 Skibe til en samlet Tonnage af 208,000 Tons, hvilket dog ingenlunde er mere, end hvad der blev bygget i de tilsvarende Maaneder i 1938. Statistiken over den indregistrerede Tonnage i selve Japan viser en jævn Stigning fra Maaned til Maaned. For November 1939 var Tallene 4087 Skibe med 5,408,000 Tons imod 3969 Skibe med 5,073,000 Tons for November 1938. Ogsaa Antallet og Størrelsen af Tonnagen af Skibe indregistrerede i Korea og Kwantung Provinserne udviser Stigning.

Hvad Japans Skibsfart i Fremtiden angaar, er der Grund til at antage, at særlig Skibsfarten paa Amerika og Australien samt Sydhavsøerne vil blive udvidet; dels er Risikoen ved Besejlingen af disse Farvande meget mindre end Risikoen ved de europæiske Ruter, saalænge Krigen i Europa vedvarer, og dels synes det, som om Japans oversøiske Handel naturligt søger imod Amerika, saavel til De Forenede Stater som til Canada og Sydamerika.

FRAGTBERETNING

I Søndags udsendtes der Meddelelse om, at der nu var opnaaet Aftaler paa en Række vigtige Omraader vedrørende den dansk-tyske Samhandel, herunder blandt andet Kul, Gødningsstoffer etc., der er Varer af særlig Interesse for Skibsfartens Beskæftigelse. — Nogen nærmere Meddelelse i Form af Tal til objektiv Bedømmelse af de Kvantiteter, der bliver Tale om, foreligger ikke endnu, men saavidt vi forstaar, drejer det sig om betydelige Kvantiteter, saaledes at megen Tonnage vil kune beskæftiges i denne Fart.

Nogen officiel Klarlæggelse af Spørgsmaalet om Forholdet mellem dansk og tysk Tonnages Fordeling ved Udførelse af Transporterne og de Fragtrater, der

skal betales, foreligger ikke i dette Øjeblik, men der er atter i Ugens Løb fragtet flere danske og tyske Baade for Kul og Koks fra Tyskland, og vi forstaar, at Fragten foreløbig reguleres efter Rater, der ligger imellem Kr. 14,50 og Kr. 19,— paa Basis af Kul, alt efter Størrelse med Tillæg for Koks. — Der er i Øjeblikket forskellige Vanskeligheder med Opnaelse af stem for promptere Laster, hvorimod der findes en Del Ordre, for hvilke stem menes at kunne opnaas omkring Midten af Juni.

Der er atter i Ugens Løb fragtet mange Motorsejlere og mindre Skibe for Briketter fra tyske Havne til Danmark, men disse Ordres Antal synes nu at være reduceret en Del for prompt Lastning, hvilket imidlertid sandsynligvis beror paa, at Befragternes Kvota for Maj er ved at være aftaget. — Indenrigs findes der stadig en Del Beskæftigelse for mindre Skibe, selv om der ogsaa paa dette Omraade synes at være færre Ladninger end de nærmest foregaaende Uger. — Efter den foreløbige Meddelelse om de truffene Handelsaftaler med Tyskland synes der, som meddelt ovenfor, at skulle blive en væsentlig Import af Gødningsstoffer fra Tyskland, og det ventes, at der her vil blive Beskæftigelse for den mindre Tonnage, idet disse Transporter efter tidligere Tidens Erfaring foregaar i Smaaskibe til næsten alle mindre Havne.

Det øvrige Østersømarked frembyder i Øjeblikket en Del forskellig Beskæftigelse, hvoriblandt særlig kan fremhæves Trælast til Tyskland og Kul og Koks fra Tyskland til de forskellige Østersølande, men mange Forhold, deriblandt Spørgsmaalet om Fragtbetaling i fri Valuta, er endnu ikke klarlagt, hvilket svækker de danske Rederes Interesse herfor, ligesom for Eksempel Raterne for Kul til Sverige, hvoriblandt kan næves Danzig/Malmø Kr. 8,—, er saa lave, at de viser sig tabbringende for danske Redere.

Fra de udenlandske frie Markeder er kun meget sparsomme Efterretninger indgaaet, men det synes som om den seneste Tids Niveau er opretholdt uden væsentlige Ændringer. — For heavy grain, River Plate/Irland noteres 130/—, Basis up River og til Portugal er betalt \$22.—. Paa de nordamerikanske Markeder noteres Kul til Rio til omkring \$9.— og Netcharter, Gulf/Liverpool, rapporteres afsluttet til 38 cents pr. balefod. Østens Markeder er tilsyneladende stille, og udover Hvede, Australien/U. S. A., der noteres til \$17.— og en Del Rislast fra Saigon til europæiske Destinationer, er der kun minimal Forretning.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Isforholdene i Østersøen

Den estniske Kyst kan nu betegnes som isfri, efter at de kompetente Instanser nu har konstateret, at der er aabent Vand indtil Horisonten. Kun i Nærheden af Øen Nargen kunde der endnu iagttages Drivis, der dog ikke er nogen Hindring for Skibsfarten. Dermed er Estlands Kyst fra Vest til Narva isfri. Derimod synes det, som om der endnu findes Is i den østlige Del af den finske Bugt ved Kronstadt og Leningrad.

Dampskibsselskabet »Concordia«

Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Concordia«, Svendborg, har afholdt Generalforsamling, hvor Formanden, Direktør J. C. Madsen, aflagde Beretning, hvoraf det fremgik, at Selskabets Økonomi, trods Vanskeligheder af forskellig Art, der har haft til Følge, at Selskabets Damper »Norco« har været oplagt i over 10 Maaneder, alligevel har haft et godt Resultat. Damperen har indsejlet en Bruttofragt paa 482,384 Kr., og der er til Disposition et Nettooverskud paa 104,048 Kr. Han udtrykte Glæde over, at man havde kunnet stille sit Skib til Raadighed for forskellige Fragter fra Udlandet til Svendborg, særlig med Hensyn til Brændsel under den strenge Vinter. Selskabets Damper ligger i en eller anden Havn, og man er uden Underretning om hvor.

Den korresponderende Reder, Skibsreder A. E. Sørensen, aflagde derpaa Driftsregnskabet, der enstemmigt godkendtes, og det besluttedes, iflg. »Svendborg Avis«, at anvende Overskudet saaledes, at der i Udbytte udbetales 30,000 Kr., til Udbyttereguleringsfond overføres 20,000 Kr., til Afskriv-

ning paa Skibet 19,500 Kr. samt overføres i ny Regning 16,764 Kr.

Det kontinentale Motor-Skibsfartsselskab

Det kontinentale Motorskibsfartsselskab, Amsterdam, der driver den hollandske Skibsfart paa Donau, har efter Krigstilstandens Indtræden mellem Holland og Tyskland stillet sig under tysk Opsigt og givet de af dets Skibe, der befinder sig i Tyskland og de øvrige Donaustater, Ordre til at skifte Flag. Siden den 14. Maj sejler Selskabets Skibe under tysk Flag.

Vedtægtsændringer i »Myren«

Dampskibsselskabet »Myren« har afholdt ekstraordinær Generalforsamling til Behandling af et Forslag fra Bestyrelsen om Ændringer i Vedtægterne. Højesteretssagfører Gorrissen dirigerede, og Skibsreder Hansen forelagde Forslaget.

Af Hensyn til Regnskabsvæsenet og Forholdene — udtalte Rederen — foreslaas en Rettelse i Vedtægternes Paragraf 18, gaaende ud paa, at den aarlige Generalforsamling, der hidtil har skullet afholdes inden Udgangen af Marts Maaned, fremtidig skal afholdes inden Udgangen af April.

Af skattetekniske Grunde foreslaas endvidere den Tilføjelse til Vedtægternes Paragraf 25, at Dispositionsfond og Reservefond, hvortil foretages aarlige Henlæggelser efter Bestyrelsens Skøn, ikke maa anvendes til Udbetaling af Udbytte.

Forslagene vedtoges enstemmigt, men da den nødvendige Stemmehøjde ikke var repræsenteret, vil de være at forlægge en ny ekstraordinær Generalforsamling til endelig Vedtagelse.

Flodtrafikken paa Memel

Den i Berlin undertegnede tysk-litauiske Overenskomst om Flodtrafikken paa Memel bliver i økonomiske Kredse i Litauen betragtet som et vigtigt Bidrag til Udbygningen af de gensidige økonomiske Forbindelser. Frem for alt hilser man med Glæde den nye Fremgangsmaade med en nøjagtig Fastsættelse af hvert af de to Landes Andel i Skibsfarten, som tidligere foretoges af private Rederier under gensidig Konkurrence. Herigennem vil, betoner man, alle Følger af en usund Konkurrence bortfalde.

Skibsfarten paa Østersøen frigivet

Den 25. April sendte det tyske Gesandtskab til Udenrigsministeriet en Note, hvori den danske og øvrige neutrale Skibsfart i Østersøen frigaves. Udenrigsministeriet har senere faaet bekræftet, at Noten vil være at opfatte saaledes, at danske Skibe fra danske Provinshavne vil kunne sejle paa Østersøen.

»Marsk Stiig« paa teknisk Prøvetur

Med den nye Motorfærge »Marsk Stiig«, der er bygget paa »Aalborg Værft« til »Hundested—Grenaa Færgesart«, er foretaget en teknisk Prøvetur, der i enhver Henseende forløb tilfredsstillende.

»Marsk Stiig«, som er bygget til Bureau Verita's højeste Klasse, har en Længde af 64 Meter, Bredden er 11,5 Meter, medens Dybden er 4,9 Meter. Færgeren, der er paa 100 Br. Reg. Tons, er forsynet med 2 af »Burmeister & Wain«s Dieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler 3200 H.K., der er i Stand til at give Færgeren en Fart paa Last af 14 Knob.

Den nye Færge, der er meget praktisk og smukt udstyret, maa efter Certifikat medføre ialt 600 Passagerer og 60 Automobiles. Der findes paa Promenadedækkets forreste Del en smagfuldt udstyret Rygesalon, og fra en Hall er der Adgang til Spisesalonen; iøvrigt er der i dette Dækshus indbygget en stor aaben Veranda. Paa Baad-dækkets Forkant ligger Kommandobro, lukket Styrehus, Navigationsrum, Kaptajnens og de øvrige Dæksofficerers Bekvemmeligheder. I det samme Dækshus er indrettet en separat Kahyt og nogle særlig smukt udstyrede Passagerkahytter.

Adgang til Vogndækket foregaar gennem en Bopport, og hele Dækket er overbygget. Under dette Dæk er indrettet 2- og 4-Personers Sovekahytter og endvidere med særlig Nedgang Sovekahytter og Salon for Chauffører. Mandskabet har deres Lokalteter i Agterskibet, medens Maskinofficererne har deres Bekvemmeligheder omkring Motorrummet.

»Marsk Stiig« er bygget efter Sikkerhedskonventionens Bestemmelser med dobbelt Bund og med vandtæt Inddeling. Den nye Færge, som skulde være indsat i midlertidig Sommerrute mellem Frederikshavn og Hundested eller mellem Hundested og Aarhus, vil efter hvad vi erfarer ikke foreløbig komme i Fart, da Rederiet først maa afvente Tilsagn fra Brændselsnævnet angaaende Tildeling af Brændselsolie til Færgens Drift

Tilførsler af Korn og Foderstoffer fra Udlandet

Det er under de nuværende Forhold vanskeligt at faa et virkeligt Overblik over den øjeblikkelige Situation paa det internationale Kornmarked, idet de udenlandske Efterretninger er meget sparsomme og ofte fremkommer stærkt forsinket. Det ser imidlertid ikke ud til, at Markedsforholdene har ændret sig væsentligt i den sidste Uges Tid. Noteringerne i Amerika har ligget omtrent uforandret roligt, medens Stigningen i de argentinske Hvedepriser synes at være fortsat, men i langsommere Tempo end før. Nye Høstberetninger fra de vigtigste hvededyrkende Lande er ikke modtaget.

Herhjemme præges Forholdene paa Korn- og Foderstofmarkedet af de mange ministerielle Bestemmelser, der er udstedt i de sidste Par Uger, og som bl. a. har til Formaal at sikre en saa rationel Udnyttelse som muligt af de stærkt begrænsede Lagre af udenlandsk Korn og Foderstoffer, der findes her i Landet. Det fremgaar af disse Foranstaltninger, at der i hvert Fald ikke foreløbig regnes med Mulighed for væsentlige Tilførsler ude fra, saaledes at en betydelig Nedsikring af Korn- og Foderstofforbruget og dermed af Husdyrproduktionen anses for nødvendig. At der i den kommende Tid, indtil Husdyrholdet er bragt tilstrækkeligt ned, vil opstaa en meget følelig Knaphed paa Korn, kan der næppe være Tvivl om.

Grækenlands Udenrigshandel i første Kvartal 1940

Ifølge en af det græske statistiske Bureau offentliggjort Statistisk udgør Grækenlands Indførsel i de første 3 Maanedre af 1940 494,000 Tons til en Værdi af 3386,4 Mill. Drachmer mod 619,000 Tons til en Værdi af 3354,3 Mill. Drachmer i samme Tidsrum i 1939. Udførslen i første Kvartal 1940 androg 170,000 Tons til en Værdi af 3194,5 Mill. Drachmer mod 281,000 Tons til en Værdi af 2634,5 Mill. Drachmer i samme Tidsrum i 1939.

Nyt Statskib til Færøerne

Det nye Sygetransport- og Tjenesteskib, som Frederikssund Skibsværft (Indehaver Direktør Kristian Andersen) bygger til Staten, er nu blevet søsat og vil være færdigt omkring 1. Juli. Fartøjet, der er paa 50 Tons og bygget af Træ, har en Dæklængde paa 50 Meter og skal forsynes med en 110—120 HK. Dieselmotor fra Frederikshavn Skibsværft samt en Lysmotor fra Herman Svendsen. Det faar ligesom Fiskekutlere Sejlføring, Marconirig.

Fartøjet 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. Fartøjet er Værftets Byggenummer 727. Fartøjet er bygget til Bureau Veritas' højeste Klasse. Det er kraftigt bygget, har smukke Linier og ligger fint paa Vandet.

Søsæjningen overværedes af Underdirektør V. H. Nøring og den tilsynsførende Ingeniør, Skibskonstruktør Parsøe fra Orlogsværftet.

Overpriserettens Afgørelse

Over-Priseretten, der oprettedes den 28. August 1939, afholdt forleden i Berlin for første Gang Møde i Kammerretten med Dellagelse af Rigsjustitsminister Gürtner og Statssekretær Schlegelberger.

Til Forhandling var Prisesagen »Britt«. Priseretten i Hamborg havde ved Dom af 14. December 1939 erklæret den erstatningsløse Inddragelse af den 1544 Tons store svenske Damp »Britt« med 12,600 Baller vaad, hvid mekanisk Træmasse for retmæssig. I Motiveringen henvistes til, at Træmasse anvendes til Indpakkingsmateriale og Dele af Ammunition og derfor er egnet til Anvendelse i fjendtlige Staters Rustningsindustri.

De tilkaldte Sagkyndige har besvaret Spørgsmaalet, om Træmasse var Kontrabande, med et Ja, og Over-Priseretten afviste derefter Appel af den ved Priseretten i Hamborg afsagte Dom.

»Rotna« skal oplægges

Det var den oprindelige Hensigt, at Motorskibet »Rotna« — 66-Flaadens Flagskib — allerede skulde have været ude paa sin Jomfrurejse Pinsemorgen fra København til Rønne. Jomfrurejsen blev udsat, og først nu har Bornholmer-Selskabet overtaget Skibet fra Burmeister & Wain.

Selskabet oplyste forleden, at det smukke Skib bliver sejlet til Rønne, hvorefter det vil blive oplagt paa Bornholm. Naar Forholdene atter bliver normale, vil Skibet indgaa i den normale Rute.

Københavns Maskinistskole

Paa Tillægsbevillingsloven for Finansåret 1938—39 var der bevilget Københavns Maskinistskole et ekstraordinært Tilskud paa 9000 Kr. til Dækning af Skolens Driftsunderskud for Aaret 1938. I en senere Skrivelse er der nærmere gjort Rede for de væsentligste Aarsager til Skolens vanskelige finansielle Stilling samt stillet i Udsigt, at hele Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af et forsvarligt økonomisk Grundlag for Skolens fremtidige Drift vilde blive gjort til Genstand for Drøftelse med Skolens Direktion og Direktøren for Maskinistundervisningen.

Da det endnu ikke har været muligt at fremkomme med en endelig Plan til Nyordning af Skolens økonomiske Forhold — et Spørgsmaal, som man fortsat arbejder med —, har Skolens Direktion andraget om, at der ogsaa for Aaret 1939 tilstaas Skolen et ekstraordinært Statstilskud til Dækning af Driftsunderskudet, der for det paagældende Aar vil udgøre ca. 18,000 Kr.

Idet iøvrigt henvises til den førnævnte Skrivelse, hvortil kan føjes, at det under de herskende Krigsforhold, hvor det har været forbundet med meget betydelige Vanskeligheder at skaffe tilstrækkeligt Maskinpersonale til de Skibe, der skal opretholde Landets nødvendige Tilførsler, er af overordentlig Vigtighed, at Tilgangen til Maskinmesterefaget saa vidt muligt opretholdes, maa Handelsministeriet anse det for magtpaaliggende, at Skolens Andragende imødekommes.

Handelsministeren foreslaar derfor, at der paa Tillægsbevillingsloven foretages en Forhøjelse med 18,000 Kr. paa Kontoen for Tilskud til de godkendte Maskinistskoler.

Finsk Træmasse mod dansk Sukker

Mellem Danmark og Finland er der sluttet en Aftale om, at Finland leverer Danmark et Parti Træmasse, der er haardt tiltrængt til Papirfabrikationen, mod et Parti dansk Sukker, som Finland paa sin Side har haardt Brug for. Det drejer sig om en Handel til en Værdi af ca. 2 Mill. Kr.

Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn

Paa Generalforsamlingen i Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn er til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for afdøde Overforvalter Sofus Mammen valgt Kontorchef E. Christensen (Firma Franck & Tobiesen). Endvidere er til Medlem af Bestyrelsen valgt Direktør Johan Schrøder (Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark).

Idet Foreningens mangeaarige Formand, Direktør C. A. Andersen (Københavns ny Tømmerhandel), ikke har ønsket at modtage Genvalg som Formand, har Bestyrelsen konstitueret sig med Direktør Johan Schrøder som Formand og Direktør A. H. Sørensen (A/S De forenede Handels- & Oplagspladser) som Næstformand.

Dødsfald

En kendt Svendborg Borger, Grosserer *Sophus Nielsen*, er død, 57 Aar gammel. Han havde oparbejdet en af Fyns største Engros-Kolonialforretninger og var desuden interesseret i mange Virksomheder i sin By. Han medvirkede bl. a. i Arbejdet for at skabe Skibsværftet i Svendborg en Position og sad i Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Concordia« og var Formand for Rederiaktieselskabet »Britannia«.

70 Aar

Den 17. Maj fyldte tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Dannebrog« Kaptajn *H. G. A. Mortensen* 70 Aar. Kaptajn Mortensen, der sidst var Fører af S/S »Hammershus«, forlod Søen 1931.

60 Aar

Tidligere Fører i J. Lauritzens Rederi Kaptajn *F. Th. J. Jensen* fylder den 5. Juni 60 Aar. Kaptajn Jensen forlod Søen 1933 paa Grund af svingende Helbred.

Fører i Grønlands Styrelse Kaptajn *N. Chr. Westmar* fylder den 10. Juni 60 Aar. Kaptajn Westmar er Fører af S/S »Gertrud Rask«.

50 Aar

Lods ved Esbjerg Lodseri Kaptajn *Gerhard Fauerskov* fylder den 7. Juni 50 Aar.

Den 9. Juni fylder Kaptajn *H. Jacobsen* 50 Aar. Kaptajn Jacobsen er ansat ved De Danske Statsbaner.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. BGGÉ

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

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedamp-turbiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

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.: "Holmøld"
Amaliegade 36**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Wassberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

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**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dækklak

»Rensolin«

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.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkeco**ROTTERDAM**Telephones:
84830 (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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

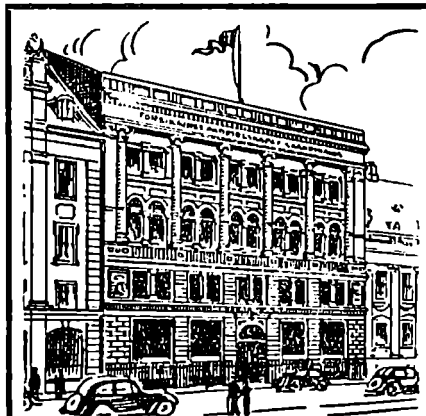
AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

A/o ØRØN & WITZKE

Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9316

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
TELEGH. 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
Kulsyre-Ildslukningsanlæg
Brandalarmeringsanlæg
Oliefyrringsanlæg
Staalpropeller
Oliefiltre
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre
Evaporatorer
Armatur
Pumper
Ventilatorer
etc.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

NØRRESUNDBY

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUSTELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«**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. „Raclet“

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UPPE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSETELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

ODENSE

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.
H. C. FriisTELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

FAABORG

RANDERS

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERSStatstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRÖCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1876)

FREDERICIATelegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code**CARL HASSAGER & C^o**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

KJØGE

SVENDBORG

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1876

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 23

TORS DAG 6. JUNI 1940

47. AARGANG

DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Danmarks Udenrigshandel i April Maaned viste et Usædvanligt stort Beløb for Merimport, idet Indførselen oversteg Udførselen med 82,8 Mill. Kr. Dette skyldes i første Række, at Importværdien i April naaede næsten 200 Mill. Kr.: 199,7 Mill. Kr., medens det gennemsnitlige Tal for Maaned-Importen i Aaret 1939 udgjorde 145 Mill. Kr. I Januar Maaned i Aar var Importen 148 Mill. Kr., medens den i Februar kun beløb sig til 96 Mill. Kr. som Følge af Isvanskelighederne. I Marts gik Importen op til 113 Mill. Kr., men for April er der en Stigning paa 87 Mill. Kr. Dette kan især tilskrives Indklareringer af tidligere ankomne Varepartier, hvortil Importørerne først i April fik tildelt Importbevillinger.

Naar Merimporten figurerer med et saa stort Tal for April, skyldes det ikke alene den store Import, men ogsaa, at Værdien for vor Eksport i April var lidt lavere end sædvanlig. Medens den gennemsnitlige Eksport for Maanederne i 1939 var 131 Mill. Kr., og i Januar 1940 havde været 126 Mill. Kr., var Eksporten i April kun 116,9 Mill. Kr. Dette var 25,6 Mill. Kr. mindre end den foregaaende Maaned, hvor Tallet dog som Reaktion oven paa Ismaanedens Februar havde været unormalt stort, nemlig 142,5 Mill. Kr. i Marts imod 91,3 Mill. Kr. i Februar.

Nedgangen i Eksportværdien falder stærkere paa Industrivarerne end paa Landbrugsprodukterne. Eksporten af Industrivarerne, der var omtrent 30 Mill. Kr. pr. Maaned i 1939, beløb sig kun til 13,3 Mill. Kr. i April, hvorimod den gennemsnitlige Landbrugseksport i 1939 var 95,5 Mill. Kr. pr. Maaned og udgjorde 99,2 Mill. Kr. for April Maaned 1940. I Forhold til Marts, hvor Landbrugseksporten gik op til 108,6 Mill. Kr., er der en Tilbagegang i April, og denne Nedgang falder hovedsageligt paa Bacon-Eksporten, fra 20,400 Tons i Marts til 11,600 Tons i April. Eksporten af Smør har derimod holdt sig, og for Æggenes Vedkommende er der kun en mindre Tilbagegang.

FRAGTBERETNING

Ifølge Meddelelse fra det amerikanske Udenrigsministerium er der nu truffet en Ordning ifølge hvilken et Antal danske Skibe, der laa i Nordamerika den 9. April med Last bestemt til central- og sydamerikanske Havne, har faaet Tilladelse til at afsejle med denne Last. Dette gælder foreløbig kun for den enkelte Rejse, men saavidt vi forstaaer, arbejdes der energisk paa at faa gennemført en Ordning, saaledes at et Antal af de danske Skibe, som ifølge den danske Regerings Ordre har ligget i neutral Havn fra den 9. April, skulde faa Tilladelse til at sejle. Saavidt vi kan faa oplyst, har den tyske Regering i Princippet stillet sig forstaaende overfor det fra dansk Side udtrykte Ønske, om at dansk Tonnage atter skulde sættes i Stand til at indtjene Valuta til Landet, og en foreløbig Aftale er vist nok truffet med den tyske Regering, men da der jo ogsaa skal føres Underhandlinger med de andre krigsførende Magter for at sikre saadanne danske Skibe faar Lov til uhindret at sejle i neutral Fart, vil det utvivlsomt vare noget endnu, før en endelig Ordning foreligger.

Hvad de oversøiske Markeder angaar, er det stadig vanskeligt at danne sig noget koncist Billede af disses Stilling. Grunden hertil er den tidligere nævnte, nemlig den, at der kun indgaar meget sparsomme

Meddelelser om disse Markeder. Saa meget synes dog sikkert, at de Allierede er, i hvert Fald i Øjeblikket, tilstrækkeligt forsynet med Tonnage, og saavidt vi kan skønne, er Tendensen i de af de Allierede kontrollerede Trades nærmest svagere. At nævne bestemte Rater er overordentlig vanskeligt, dels fordi der naturligvis altid vil være nogle Svingninger i Markedet, og dels fordi de sidst tilgængelige Rater er temmelig gamle. At Raterne i de oversøiske Trades ligger lavere, skyldes næppe saa meget at de allieredes Tonnagebehov er mindre, men snarere den Kendsgerning, at store Dele af Europa paa Grund af den tyske Besættelse nu er afskaaret fra Import vestfra, hvorved store Dele af den norske, hollandske og belgiske Handelsflaade udelukkende er stillet til de Allieredes Disposition.

Om Markederne i vore hjemlige Farvande er der kun meget lidt at fortælle. Rummerne om den tyske Kul- og Koksexport til Danmark er jo som allerede tidligere meddelt fastlagte, men i Øjeblikket synes det overordentlig vanskeligt at arrangere stem for saadanne Laster, hvilket antagelig skyldes, at den stærke Aktivisering af Kampene paa Vestfronten lægger Beslag paa en stor Del af det rullende tyske Materiel. Det maa imidlertid haabes, at der findes en Løsning paa dette Spørgsmaal, saaledes at Tyskerne atter vil være i Stand til at skaffe de tilstrækkelige Kulmængder frem til Udskebningshavnene. Fra Østersøen er der iøvrigt forskellige Trælaster til Tyskland. Raten ligger omkring RM 35 pr. standard fra Sydfinland til tysk Østersøhavn. Der noteres ligeledes adskillige Kornorder fra Riga til vesttyske Havne. Fra Sydnorge kan der stadig placeres Tonnage for Salpeter til Danmark til Rater, der ligger omkring Kr. 18—Kr. 20.

SKIBSFARTEN OG ØSTERSØEN

Vi bragte i vort forrige Nummer et Uddrag af en lang Redegørelse, som den tyske Skibsfartsleder, Statsraad John T. Essberger havde offentliggjort i forskellige tyske Blade, og hvori han bl. a. kom ind paa Østersøspørgsmaalet.

Vi kan — for Skibsfartens Vedkommende — dertil udmærket godt føje, og ikke ud fra det gamle latinske Ord: *commune naufragium dulce* — saavist som de Behageligheder, der fornemmes herved, hurtigt er talt — at i denne svære Tid, hvor man synes at leve som i et bestandigt Mareridt, maa vi rykke ikke blot vore nordiske Brødre, Sverige, Norge og Finland, men ogsaa de tre Randstater, Letland, Estland og Litauen, nærmere. Det er smaa Lande som vi selv. Vi er nærmest at betragte i samme Baad. Det er et glædeligt — hvis Ordet Glæde overhovedet mere kan benyttes — Tegn, at der fra Danmark er afaaet en Delegation til Forhandling med de tre Randstater. Meget har disse udprægede Landbrugslande vel ikke at byde os eller vi dem, men der kan dog maaske alligevel for Handel og Skibsfart vise sig Chancer, som ikke bør lades unyttede. Det samme gælder naturligvis i endnu højere Grad med Finland, hvor vi har faaet en Clearing-Overenskomst. Det gælder alle de nordiske Lande.

For sent, for sent — maa vi bittert erkende nu. Men maaske der i Fremtiden, til Gavn for Skibsfarten saavel som for andre Erhverv, kan blive Tale om en virkelig nordisk Enhed, saa de fire Lande, der naturligvis hører sammen, vil komme til at føle Fællesskabet

stærkere end nogensinde. Østersøen er blevet de nordiske Landes, Finlands, Sveriges, Danmarks og Norges Basis, skibsfartsmæssigt set, for Tiden.

NORSK SØFORSIKRING

Paa et Møde mellem Norges Rederforbunds Assuranceudvalg og Repræsentanter for Søassurandørernes Centralforening har man drøftet Spørgsmaalet om en eventuel Opsigelse fra Assurandørernes Side af de Kasko- og Interessesforsikringer, som indeholder Opsigelsesklausul pr. 30. Juni 1940 i den Hensigt at faa en Præmieregulering.

Man blev ifølge »Norges Handels- og Sjøfarts-Tidende« enige om en Ordning, som er gengivet i en Skrivelse af 14. Maj fra Assurandørerne til Rederierne, hvori det hedder:

Paa Grund af den Uvished, som raader med Hensyn til den norske Kronens nuværende og fremtidige Værdi i Forhold til udenlandsk Valuta, har Assurandørerne overvejet at opsigte samtlige Kasko- og Interessesforsikringer til Ophør pr. 30. Juni 1940 i Henhold til Policens Opsigelsesklausul. De private Assurandører har diskuteret Sagen med Rederforbundets Assuranceudvalg, og man er blevet enige om følgende Ordning: For alle Skader opstaaet fra og med den 9. April 1940 skal der ved Opgør af Erstatninger for Udlæg i fremmed Mønt for Beløb, som skal betales til Trediemand, benyttes de officielle Salgskurser paa Oslo Børs, som gjaldt 1. April 1940. Da der pr. denne Dato gjaldt to Pundkurser, fastsættes Pundkursen til 17,75. Denne Ordning gøres gældende for ovennævnte Policer. Skulde de ikke ville anerkende denne Ordning, er denne Skrivelse at betragte som Opsigelse af Forsikringen til Ophør 30. Juni 1940 i Henhold til Policens Opsigelsesklausul.

Norges Rederforbund har anbefalet denne Ordning.

ARGENTINAS SKIBSFART

Krigsforholdene har medført, at man i Argentina med større Kraft har optaget Arbejdet for Anskaffelse af en argentinsk oversøisk Handelsflaade. Argentina har i Forvejen en ret betydelig Flaade for Flod- og Kystfarten, allsaa for Forbindelsen med de sydamerikanske Atlanthavne og med Nabolandene Paraguay og Uruguay. Derimod har Landet ingen oversøisk Handelsflaade for den egentlige Udenrigshandel og er her henvist til fremmede Nationers Skibsfart. Det har da ogsaa vist sig, at dette System er overordentlig generende for den argentiniske Udenrigshandel i kritiske Situationer, som under Verdenskrigen og de nuværende Krigsforhold. Dette gælder ikke alene den store Kornfart fra La Plata, men ogsaa Kødafskibningerne.

Bevægelsen for at skaffe Landet en oversøisk Handelsflaade har derfor i den sidste Tid bredt sig i vide Kredse indenfor Industri, Handel og i det i samme Grad i Eksporten interesserede Landbrug. Der er nu, ifølge »Neue Züricher Zeitung«, nedsat en »Kommission for den oversøiske Handelsmarine« (»Commissión nacional de la marina mercante de ultramar«), hvortil er udnævnt Repræsentanter for Marine-, Finans- og Landbrugsministeriet, der skal samarbejde med Repræsentanter for de nævnte Erhverv med det Formaal at skabe en oversøisk Handelsflaade.

AMERIKAS HANDELSPOLITIK OG FREMTID

I Anledning af Udenrigshandels-Ugen har Udenrigsminister Hull i Radioen oplæst et Budskab fra Præsident Roosevelt, i hvilken denne for det første erklærer en liberal Handelspolitik for nødvendig for Verdens Velfærd og for det andet fastslaar, at den amerikanske Nation ikke vil kunne nyde godt af varig Velstand, hvis der ikke staar passende Afsætningsmarkeder til Raadighed i Udlandet for amerikanske

Overskudsvarer, samt hvis Indførslen af nødvendige Varer hindres ved en ugunstig Udvikling i Ind- eller Udlandet. Kun ved en liberal Handelspolitik vilde De forenede Stater efter Krigen kunne bidrage til Verdens økonomiske Genopbygning.

I en Tale, som han selv holdt i Tilslutning til Oplæsningen af dette Budskab, erklærede Hull, at Virkningerne af den gigantiske Kamp i to Verdensdele vilde faa en dyb Indflydelse paa De forenede Staters og alle Nationers Fremtid. Varig Velfærd, hedder det til Slut, er kun mulig i en Verden, der lever i Fred. Krav om Udelukkelse af fremmede Varer er ikke velbetænkt, og det samme er Tilfældet med Republikanernes Politik med høj Beskyttelsestold efter Verdenskrigen. De forenede Stater har i Dag to Opgaver, nemlig for det første at styrke deres Forsvar og for det andet stedse at være rede til konstruktivt Medarbejde ved Genopbygning af Verdenshandelen gennem Handelstraktatsystemet.

JAPANS SKIBSFART

Japans Trafikministeriums Skibsfartskontrollbureau har af Hensyn til Situationen i Europa udarbejdet nye Planer for de japanske Skibsfartslinier, hvorefter de Fragtskibe, der er sat ind paa de europæiske Linier, bliver trukket tilbage fra de europæiske Farvande. Endvidere skal Skibe, der hidtil anløb Liverpool som Bestemmelsessted, fremtidigt anløbe Lissabon som Bestemmelsessted. Den overflødige Tonnage vil blive sat ind paa Linier til Australien, Sydhavet, Indien og De forenede Stater samt i japanske Kystfarvande.

VAREUDVEKSLINGS-AFTALE MED FINLAND

Udenrigsministeriet meddelte Torsdag: Den 29. Maj er der i Helsingfors undertegnet en Clearing-Overenskomst mellem Danmark og Finland. I Henhold til Overenskomsten, der træder i Kraft den 4. Juni, skal alle Betalinger fra det ene Land til det andet, herunder ogsaa Fordringer hidrørende fra Tiden før Overenskomstens Ikrafttræden, udlignes over Clearing. Overførsel af Kapital og deslige falder dog udenfor Clearing-Ordningen.

Ved en samtidig undertegnet Protokol, som ligeledes træder i Kraft den 4. Juni, er der truffet Aftale om den dansk-finske Vareudveksling i Tiden indtil Udgangen af indeværende Aar.

NORDISKE DOMME I SJØFARTS-ANLIGGENDER

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender, udgivet af Nordisk Skibsfartsförening ved Direktør J. Jantzen, foreligger nu i sin 40 Aars Udgave. Bogen indledes af Direktør Jantzens Kommentarer til en Række Domme.

En af dem drejer sig om Forstaaelsen af et Baltconcertparti.

En Ladning Kul og Koks skulde losses i norsk Havn, og Fragtaftalen var som nævnt et Baltconcertparti, hvorefter Losningen skulde ske med Grab for Modtagerens Regning. I Overensstemmelse med Certepartiet forlangte Modtageren Losning ved egen Kaj, men under Arbejdet der gik Kranen i Stykker, og det tog 2—3 Dage at faa den bragt i Orden. Retten fandt, at det var Uheld udenfor Modtagerens Kontrol, og at den Tid, som derved gik tabt, ifølge Certepartiets Klausul 5 ikke skal regnes som Lossetid.

I sine Kommentarer hertil bemærker Direktør Jantzen, at Baltconcertpartiet er et Dokument, som er mere vidtløftigt end klart. Paa mange Omraader er Resultatet et Kompromis med de Fordele og Mangler, som følger af, at der skal gøres Indrømmelser til begge Sider. Det gaar ofte ud over Tydeligheden. Det er derfor ikke underligt, at denne Certepartiform saa ofte bliver Genstand for Retstvister. Det er en fundamental Regel i nordisk Søret, at Liggetiden tæller, selv om Lossearbejdet maa stoppe,

naar det ikke skyldes Hindringer fra Skibets Side. Denne Hovedregel er fraveget i Balconconcertepartiet ved dets Klausul 15, hvorefter Tiden ikke skal tælle naar som helst der er en Aarsag udenfor Modtagernes Kontrol, som hindrer eller sinker Losningen, hvis da ikke Liggedagene allerede er udlobet. Det er, som man vil forstaa, en usædvanlig og vidtgaaende Indrømmelse fra Redernes Side. Samme Klausul paalægger Modtagerne at tage imod et vist Minimumskvantum om Dagen, leveret ved Skibets Side.

Ifølge Certepartiets Klausul 17 skulde Modtageren udføre Losningen med Grabs mod en fastsat Betaling. Efter Sørættens Dom var det kun en Ret, som Modtageren havde forbeholdt sig. Han kunde altsaa, naar det passede ham, skifte over til Losning med Skibets Vinsjer. Saa indtraf det Uheld, at Kranens Motor gik i Stykker, hvad der medførte 2—3 Dages Standsning i Arbejdet. Striden drejede sig om denne Forsinkelse. Modtageren paastod, at den Tid, som gik tabt ved Uheldet, ikke skulde tælle med, fordi det var udenfor hans Kontrol, jfr. Prgf. 15. Oslo Byret gav Modtageren Medhold paa dette Grundlag under Indrømmelse af, at det var et tvivlsomt Spørgsmaal; men det forklæres ikke nærmere, hvor Tvivlen opstod. Man faar nærmest Indtryk af, at Tvivlen tager Sigte paa det rent faktiske Spørgsmaal, om Motoren var i forsvarlig Stand. Det var nemlig paastaet af Rederiet, at den var gammel og at Eftersynet og Behandlingen ikke havde været forsvarlig. Dette Spørgsmaal havde selvfølgelig ingen Interesse udenfor den specielle Sag. Men der var et andet Spørgsmaal, som overhovedet ikke har været behandlet, i alt Fald nævnes det ikke i Dommen. Denne gaar uden videre ud fra, at den forannævnte Undtagelse i Prgf. 15 her maatte komme Modtageren til gode. Der maa være Enighed om, at en saa vidtgaaende og indgribende Fravigelse fra et af Sølovens sikreste Principer ikke maa udstrækkes videre end Ordene nødvendig fører med sig. Denne Fravigelse gælder Forsinkelser, som skyldes Aarsager udenfor Modtagerens Kontrol, og forudsees altsaa, at Hindringen refererer sig til, hvad Modtageren ifølge denne Klausul skal udføre — nemlig Modtagelse af Lasten ved Skibets Side. Dersom Modtageren altsaa ikke kan skaffe Folk eller Vogne eller Lægtre eller Lagerplads, som er nødvendig for Modtagelsen, skal Tiden ikke tælle, naar den Slags Hindringer er udenfor hans Kontrol. I dette Tilfælde var der overhovedet ikke Tale om nogen Hindring af den Art. Hindringen gjaldt den Del af Lossearbejdet, som normalt skulde udføres af Rederiet, nemlig Lastens Ophivning fra Rummet og Levering ved Skibssiden, og det kunde derfor med god Grund bestrides, at Bestemmelsen i Prgf. 15 overhovedet kunde paaberaabes af Modtageren. At støtte sig til den vilde være en Udvidelse af Undtagelsen og derfor i Strid med anerkendte Fortolkningsprinciper. Enhver Tvivl maatte gaa i Rederiets Favør. Det traf sig saa heldigt i dette Tilfælde, at Reparationen af Motoren kun tog et Par Dage — men Resultatet vilde, saa vidt jeg forstaa, sluttes Direktør Jantzen, være blevet det samme, om det havde taget et Par Uger eller mere. Skulde Modtageren kunne forlange, at Skibet blev liggende og vente i al den Tid uden Godtgørelse, maatte det være sagt tydelig i Fragt-aftalen. Det er denne Side af Sagen, som gør den interessant. Efter hvad det meddeles, er Dommen appelleret og Afgørelsen vil da blive af ganske stor Betydning. Opretholdes Byrettens Dom, kan man vente, at Rederne, saa vidt mulig, ved passende og effektive Forhold vil søge at gardere sig mod store Tab, dersom det skulde vise sig, at Modtagerens Lossegrejer svigter. Det er en Risiko, som ifølge Sagens Natur bør være Modtagerens og ikke Rederens.

ARBEJDSPLIGT

Danmark er ikke det eneste Land, hvor Krigen har bragt Økonomien i Ulave. Adskillige andre Lande kæmper med de samme Vanskeligheder, som vi har lært at kende, og overalt er det den altovervejende Opgave for Regering og Lovgivningsmagt at organisere Erhvervslivets Omlægning efter de ændrede Forhold, at sørge for Befolkningens Forsyning med de nødvendige Konsumvarer og at bekæmpe Arbejdsløsheden. Disse Bestræbelser har herhjemme givet sig Udslag i det partipolitiske Kriseforlig, heder det i Jyllandsposten.

Sverige har ligesom Danmark en Samlingsregering med socialdemokratisk Leder og med et stærkt socialdemokratisk Isæt.

Nu har Sverige faaet en Lov om Arbejdspligt, som ganske simpelt giver Regeringen diktatorisk Magt over Befolkningens Arbejdskraft, naar der er »Krig eller Krigsfare«, samt tillige under ekstraordinære, af Krig foranledigede Forhold.

Denne Lov tager naturligvis først og fremmest Sigte paa Krigsforhold, idet den sætter Regeringen i Stand til under en saadan Situation at udnytte Arbejdskraften og Produktionen helt og holdent efter Forsvarets Krav. Men under Nutidens totale Krig er »Forsvarets Krav« et meget vidt Begreb, der ogsaa omfatter Befolkningens Forsyning, Trafikkens Opretholdelse, i det hele taget alle Funktioner, der holder Samfundsmaskineriet i Gang.

Paa adskillige Punkter er denne Bemyndigelseslov udarbejdet med Henblik paa de nuværende »ekstraordinære, af Krig foranledigede Forhold«. Regeringen kan saaledes lade Arbejdspligten omfatte enkelte Befolkningsgrupper, f. Eks. unge Arbejdsløse, og sætte dem i Arbejde, bl. a. ved Jord- og Skovbrug, og sætte civile Forsvarsforanstaltninger o. s. v. Og et særligt interessant Træk i Nyordningen er de Muligheder, den indeholder for en Nyuddannelse af Arbejdsløse.

Den svenske Arbejdsordning betragtes ogsaa i Sverige som et kraftigt Indgreb i den enkelte Borgers Handlefrihed, men det anerkendes samtidig, at ekstraordinære Forhold kan gøre saadanne Indgreb berettigede. Der er sket store Afbræk i Sveriges Økonomi, og samtidig har Landet paataget sig vældige Forsvarsudgifter for at kunne værge sin Neutralitet.

Da gælder det om at sætte hele Folket i Arbejde baade for Helhedens og for den enkelte Borgers Skyld.

DANMARKS ØKONOMISKE FREMTID

Den danske Jord er Raastofet, som har skabt Landets to Hovederhverv Fødevarerindustrien og Byggeriet, hedder det i en Oversigt over Danmarks økonomiske Fremtid i »Finanstidende« og Bladet fortsætter: Dette sidste henter op af Jorden sine Mursten, sin Kalk og sit Cement foruden en Del Tømmer. Flerparten af den danske Befolkning er direkte eller indirekte knyttet til disse to Erhverv, som altid, i gode som i onde Dage, har været i Stand til at skaffe Befolkningen Hjem og Føde. Hvad vi mangler Raastoffer til, er Klæder og Brændsel, men naar vi alligevel aldrig har savnet dem, skyldes det, at vi har været i Stand til ved Hjælp af vort Fødevareroverskud at tilbytte os udefra den Varemængde, der hidtil i Overflod har bugnet i vore Butiker.

Vil det blive anderledes i Fremtiden? I Realiteten ikke, men nye Veje og nye Former maa findes. Hvorledes det skal gøres, kan næppe i Øjeblikket siges, dertil er Verdenstilstanden for kaotisk, men saa meget kan siges, at Sandsynligheden taler for, at den danske Jord vedblivende vil have sin Betydning som Fundament for vort Folks Underhold og Udkomme.

Uløseligt er det danske Erhvervsliv indføjet i Verdenshusholdningen, men vor hjemlige Husholdning, saa beskeden den end synes at være, kan under de rigtige Konjunkturer blive en Verdensfaktor at regne med i Fremtiden lige saa meget som før. Det er muligt, at Landbruget en Overgang maa indskrænkes, fordi dets Hjælpkilder svigter, men det er ogsaa muligt, at andre vil være interesseret i at holde det oppe efter bedste Evne, for at dets Madvarer kan komme til Nytte.

Den Verden, vi efter Krigen omgives af, bliver en fattigere Verden end den tidligere. De store Markeders kontante Købevne vil næppe staa til vor Raadighed i samme Udstrækning som før; selv de mest attraaede danske Kvalitetsvarer vil heller ikke kunne paaregne Apotekerpriser. Det vil blive et Kernepunkt i den økonomiske Omlægningsproces herhjemme at faa sænket Produktionsomkostningerne til et Minimum. Alt for meget staaer paa Spil til, at Befolkningen kan slaa sig til Ro i sin tilvante Levestandard. Den Opgave, der forestaar, vil kræve et Livtag med

de Dogmer og Paragraffer, som endnu spænder Ben for de ledende Kredses Handlekraft. Svagheden i den danske Erhvervsstruktur har altid været dens Splittehed. Agrarismen og Byggeriet, som begge suger Næring af Jorden, trækker hver til sin Side, og selv en Samlingsregering sidder, som det viser sig, mellem to Stole. Der er en Fejl at rette, men for at gøre det, maa man tage Undersøgelsen op fra neden af, udfinde Bærestøtterne i den danske Samfundsbygning og derefter fra Tilflugtsrummet vove sig op paa Taget, hvor Horizonten er fri.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Rumæniens Træudførsel i 1. Kvartal 1940

Rumæniens Udførsel af Træ udgjorde i 1. Kvartal af indeværende Aar 137,602 Tons mod tilsvarende Kvartal 1939 197,511 Tons, altsaa en Nedgang paa ca. 30 pCt. Eksporten af tilhugget Træ, Cellulose, Finér og Parkettræ er stegt, medens alle de andre Grupper viser Tilbagegang. Aarsagen til Nedgangen maa søges i de som Følge af Krigen opstaaede Transportvanskeligheder, navnlig for Søbefordring.

Krigsrisikopræmier paa Middelhavet

Ifølge »Hamburger Fremdenblatt« har Storbritannien forhøjet Krigsrisikopræmierne for Middelhavet til det dobbelte og for Sortehavet til flere Gange de hidtidige. Endvidere er det ligegyldigt, hvilket Flag Skibene sejler under.

Helsingfors Havn

Paa del finske Handelskammers Aarsmøde i Helsingfors meddelte Formanden, Dr. Ramsay, at gennem Afstaaelsen af de østlige Omraader havde Havnen i Helsingfors vundet i Betydning som Indførsels- og Omladehavn. For at kunne løse de forøgede Opgaver krævedes der 2500 m Kajanlæg.

Kul-Importørerne i Jylland

Foreningen af Jydske Kulimportører holdt forleden Generalforsamling paa Hotel Royal i Aarhus. Formanden, Direktør C. Kampmann, Aarhus, aflagde Beretning, hvorefter man drøftede den nuværende Kulsituation. Formanden genvalgtes, og de andre Valg var ligeledes Genvalg.

Norsk Besejling af danske Havne

Ifølge »Norges Handels- og Søfartstidende« har Møder mellem Skibsrederne og de søfarendes Organisationer resulteret i, at Søfolkenes Organisationer har opfordret sine Medlemmer til at genoptage Arbejdet paa følgende Ruter:

- 1) Kyst- og Lokalfart i de besatte Omraader.
- 2) Fart til Tyskland Øst for Linien Jærens Rev—Emden.
- 3) Fart til Tyskland gennem Østersøen.
- 4) Fart til Danmark.
- 5) Fart til Sverige og de øvrige Østersølande.

Der er truffet Aftale om Krigsrisikotillæg.

New York—Petsamo

I Midten af April Maaned fremkom Meddelelse om, at det paatænkes at aabne en Skibsrute fra Petsamo til New York. Det første Skib paa denne Rute er nu løbet ind i Petsamos Havn efter en Ire Ugers Rejse fra New York.

Dampskibsselskabet »Stubbekøbing«

Dampskibsselskabet »Stubbekøbing« har afholdt Generalforsamling, hvor Formanden, Købmand Chr. Boas, aflagde Beretning. Aaret havde været godt indtil Krigens Udbrud, men Benzinrestriktionerne og den deraf følgende mindre Biltrafik havde naturligvis kunnet spores ved Overfarterne. Alligevel har Selskabet trods de mange Vanskeligheder et Overskud paa ca. 4000 Kr.

Endnu den 1. Januar havde Selskabet haft en Kassebeholdning paa 7500 Kr., men i Tiden indtil 1. April var den næsten svundet helt ind. Ved Færgefarten kniber det med at skaffe den nødvendige Raaolie, og det er jo ogsaa meningsløst at sejle med to Færger, sagde Formanden, idet han tilføjede: Vi kommer maaske til at sejle med Sejl, og hvis alt andet glipper, saa maa vi jo ro over lige som Marie Grubbe i sin Tid! Beretningen godkendtes derefter.

Dernæst forelagdes Regnskabet, der for Driftens Vedkommende balancerede med 54,136 Kr. Rutebilerne gav en Indtægt paa 25,544 Kr. og Færgefarten 28,592 Kr., mens Udgifterne har været henholdsvis 26,219 og 23,922 Kr. Status balancerede med 83,704 Kr. Aktiekapitalen udgør 65,700 Kr. og Reservefonden 11,380 Kr.

Overskudet var paa 3993 Kr. Heraf anvendes 2000 Kr. til Afskrivning paa Bilerne, 1693 Kr. til Afskrivning paa Færge og Færgelejer og endelig 300 Kr. til Afskrivning paa Garagen i Nr. Alslev. Der kan derfor ikke betales Udbytte i Aar. Regnskabet godkendtes.

Norsk Skibsbygning

Fra Framnæs, Værft i Sandefjord er leveret en Nybygning, Frugtmotorskibet »Moshill«. Motorskibet, der er Søsterskib til »Jasmin«, er paa 2750 Tons Dødvægt, har to gennemgaaende Dæk og lang Bak og har følgende Dimensioner: 96,50 m × 14,50 m × 8,50 m og et Dybgaende af 6,12 m. »Moshill« er ifølge »N. H. & S. T.« specielt bygget for Frugttransport og har Køleanlæg, som kan holde de ønskede Temperaturer i forskellige Rum. Der er 4 store Luger, hvoraf de paa øverste Dæk er isolerede Staalluger af Værftets egen Konstruktion. Hovedmaskineriet bestaar af en enkeltvirkende 7-cyl. 2-Takts Sulzer-Motor paa 4200 HK.

Spansk Linje paa Buenos Aires

Det spanske Rederi Ybarra & Co. i Sevilla, der havde opgivet Linietraffen mellem Buenos Aires og Genua efter at Passagerdamperen »Cabe San Antonio« var brændt, har købt de to 12,000 Brutto Tons Passagerdampere »President Wilson« og »President Lincoln« af Dollar Line. De to Passagerskibe, der har en Fart af 19 Knob, er begge paa Vej til Genua. De skal have nye Navne, naar de indgaar paa den spanske Linie.

Den norske Tonnage

Det norske Skibsfartsdirektorium har til Hensigt at sætte al disponibel norsk Tonnage ind, hvor der trænges til det. I saa Henseende tænkes der navnlig paa Norges Forsyning med Kul.

Transitvarer fra Sverige til Estland

En Delegation fra det estniske Handels- og Industri-kammer, som i nogen Tid har opholdt sig i Sverige for at træffe Arrangementer vedrørende de i Sverige oplagte og for Estland bestemte Transitvarer, er nu vendt tilbage til Tallinn.

Efter at Forhandlingerne med Sverige var afsluttet, paabegyndtes straks Afskibningen af Transitvarerne til Estland, og en Del er allerede ankommet, bl. a. Bomuld, faareuld, Sild og diverse industrielle Raastoffer.

Sammen med Delegationen opholdt der sig i Sverige ogsaa Repræsentanter for større estniske Virksomheder. Fra svensk Side var man bl. a. ogsaa interesseret i at drøfte Mulighederne for en Transitering gennem Estland af de Varer, som Sverige har købt i Sovjetunionen.

Hurlund and Wolf's Aarsresultat

Det kendte nordiske Skibsværft »Harland and Wolf« har ifølge en Zürich-Meddelelse til »Frankfurter Zeitung« i 1939 haft et Overskud paa 840,000 Lstr. mod 660,000 Lstr. Aaret forud. Efter Afskrivninger paa 400,000 Lstr. bliver der et Netto-Overskud paa ca. 439,000 Lstr. mod 145,000 Lstr. foregaaende Aar, og der udbetales en Dividende paa 6 pCt. til A-Kapitalen og 4 pCt. til B-Kapitalen.

Handelsforhandlinger med Schweiz

Samtidig med, at der er indtraadt en Bedring i Betalingsforholdene mellem Schweiz og Danmark er en dansk Delegation i disse Dage paa Vej til Schweiz for at forhandle om den indbyrdes Vareudveksling. Fra Udenrigsministeriet deltagere Kontorchef Hergel, fra Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation (Grosserer Societetets Komité og Provinshandelskammeret) Børssekretær Jens Vestberg, fra Industriraadet Sekretær Boctius og fra Landbrugsraadet Fuldmægtig Joh. Rottensten.

Tysk-litauisk Handel skal fordobles i Aar

For nogen Tid siden undertegnedes i Berlin en litauisk-tysk økonomisk Aftale, der tilsigter at tilpasse Vareudvekslingen mellem Litauen og Tyskland til de for Tiden herskende internationale Forhold. De tidligere mellem de to Stater indgaaede Handelsaftaler løber principielt videre, saaledes at der dog er foretaget visse Ændringer, hvis væsentligste Indhold menes at være, at Vareudvekslings-Programmet ændres derhen, at der for 1940 træffes Aftale om at udvide Værdien af Vareudvekslingen til det dobbelte af dens hidtidige Omfang. Afregninger finder Sted paa Basis af Clearing.

Litauen vil til Tyskland navnlig levere: Levende og slagtede Svin, Smør, Æg, Kvæg, Heste, Faar, Korn, Hør, Træ, Pelsværk, Læder og Spiritus.

Tyskland vil til Litauen eksportere: Salt, Sukker, Superfosfat, Cement, Kul, Koks, Kemikalier, Jern, Jernbanskinner, Staal, Jern- og Staalvarer, Motorer, Industri- og Landbrugsmaskiner, Værktøj, Chassis for Automobile, Cykler, elektrotekniske Maskiner og Apparater, Cellulose, Kunstsilke, Bomuld, Bomulds- og Uldstoffer.

Fangstkompaniet »Nanok«

Østgrønlands Fangstkompani »Nanok« har holdt Generalforsamling. Formanden, Kontreadmiral A. G. Topsøe-Jensen, aflagde Beretning og Regnskab. Stationer i Nordøstgrønland er i Sommeren 1939 blevet besejlet som sædvanligt, og Stationerne er nu forsynet saaledes, at der foruden Proviant m. m. til den kommende Sæson findes Beholdninger ogsaa for det næstfølgende Aar.

Det Mandskab, der skulde udskiftes, blev udskiftet, og Stationerne er nu belagt med 12 danske Fangstfolk.

Størstedelen af de Skind, der blev bragt hjem i 1938 —39, er blevet solgt til gode Priser, men der er endnu usolgte Skind for ca. 20,000 Kr.

Indtægten er opført med 65,537 Kr. og Udgiften med 43,911 Kr. Der afskrives 6105 Kr., hvorefter der fremkommer et Overskud paa 15,521 Kr.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes.

Sveriges Handelsflaade

Fra Lindholmens Værft i Göteborg er ifølge »Hamburger Fremdenblatt« søsat det 6000 Tons store Motorskib »Remmar« til A/B Transatlantic, Göteborg. Skibet er bestemt for Rederiets Afrika-Linie og er derfor forsynet med store Kølerum. Skibets Dimensioner er 440 Fods Længde og 53 Fods Bredder, Dybgaende 23 Fod 3 Tommer. Skibets Dieselmotorer skal kunne give Skibet en Fart af 14½ Knob.

Ifølge samme Blad er Motortankskib »Balaklava« paa 1,850 Tons Dødvægt solgt til Rederiaktiebolaget Pagoda, Kungsbacka, og har faaet Navnet »Trykon«. Rederiet P. Waller, Göteborg, har solgt Damperen »Yion« til A/B »Arafart«, Stockholm, der har givet Skibet Navnet »Solstad II«.

Skibsmaskineri som Drivkraft i Land

Paa Grund af den vanskelige Brændselsituation har Svendborg Elektricitetsværk, der drives ved Motorkraft, truffet Aftale med Sydlynske Dampskibsselskab om Levering af Damp fra Skib.

Det er Dampskibsselskabets Damper »Tranekær« fra Korsør—Lohals-Ruten, der for Tiden ligger oplagt i Svendborg Havn, som med sin Dampmaskine i Forbindelse med et interimistisk indrettet Elektricitetsværk skal aflaste Svendborgværkets Brændselolieforbrug.

Det er ikke første Gang, man ser en saadan Anvendelse af Skibsmaskineri i Land. Ved Orlogsværftets Maskinværksteder i København, er hele Midterpartiet af den for 10 Aar siden ophuggede Torpedobaad Søbjørnen med sine 2 Skorstene og det hele opstillet paa Land. Det er Torpedobaadens Kedelanlæg, som her stadig bruges til at levere Damp til Prøveværkstederne.

I Grenaa har man opstillet den ene af den i sidste Verdenskrig her i Danmark internerede engelske Undervandsbaad E 13's Motorer. Maskinen anvendes som Reserve-motor for Grenaa Elektricitetsværk.

Til Gengæld endte det nu nedlagte Kastrupforts ene Lysmaskine sine Dage som Drivkraft for det elektriske Anlæg i en lille dansk Indenrigs-Tankbaad.

Bunkersolie-Forsyninger i Sverige

»Statens Sjøfartsnæmnd« i Sverige, som undersøger og afgør Ansøgninger vedrørende Tildeling af Brændselolier til Skibe i Udenrigsfart, har udsendt en Meddelelse, hvorefter Nævnet i Fremtiden af Forsørgelseshensyn ikke vil bevilge Komplettering af fremmede Skibes Forraad af Brændselolier, selv ikke med forholdsvis meget ubetydelige Kvantiteter. Dette medfører bl. a., at udenlandske Skibe, som befragtes for Rejse til Sverige, maa være forsynet med tilstrækkelige Forraad af Brændselolier, inklusive Petroleum for Skibslanterer, ogsaa for den fortsatte Rejse fra Sverige.

Startvanskeligheder for Norges Kystfart

Skibsfarten langs Norges Kyst er fri op til Trondheim, men alligevel har der vist sig visse Vanskeligheder med at faa Trafikken i Gang. N. H. & S. T. skriver herom:

»I Trondheim og Mørebyerne ligger der store Partier Kartofler og venter paa Skibsejlighed sydover. Og her sydpa venter Mel, Kolonialvarer, Gødningstoffer og andre livsvigtige Varer paa Lejlighed til at komme nordover til de hærgede og nødtedte Distrikter.«

Det norske Søfartsblad forklarer om Grunden til, at Trafikken ikke kommer i Gang, at Krigsforsikringen for Skibe skal have svaret paa Henvendelse, at den ikke kan godkende Rejser mellem Trondheim og Bergen og at Varekrigsassurandørerne for Tiden ikke overtager større Risiko end 250.000 Kr. pr. Køl, og dette strækker langtfra til.

Senere oplyses fra Oslo, at en Ordning af denne Kystfart er nær forestaaende, idet Forsyningsdepartementet har udarbejdet et Forslag, hvis Indhold dog endnu ikke kendes.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Almindeligt finsk Udførselsforbud

Ved en Lov af 26. April er al Udførsel af Varer fra Finland forbudt, med mindre en særlig Udførselslicens foreligger.

Loven gælder til Udgangen af 1941, men det kan ved Forordning bestemmes, at Loven ophører at gælde inden dette Tidspunkt.

Tysk-svenske Handelsforhandlinger

Nye Handelsforhandlinger mellem Tyskland og Sverige er blevet paabegyndt i Berlin. De svenske Hovedforhandlere er Sveriges Gesandt i Berlin, Hr. Richert, Ministerialraad Hügglös og Bankdirektør Jakob Wallenberg.

Fra tysk Side meddeles endnu intet om Enkelthederne vedrørende Forhandlingerne, men der regnes med en meget betydelig Udvidelse af den tysk-svenske Samhandel.

Ny Fartøjstype til Sortehavet

Skibe af en ganske særlig Konstruktion skal i nær Fremtid i Følge »Hamburger Fremdenblatt« sættes i Fart mellem Sortehavs-Havnene. De som »Glidere« betegnedes Fartøjer bestaar af to Skibsskrog, hver paa ca. 75 Fods Længde og forbundet med en Art Bro. Fremdriftsmidlet er to Motorer, som skal kunne bringe Fartøjet frem med en Fart af 43 Sømil. Begge Skibsskrogene bestaar af Staalrør over Vandlinien beklædt med Træ og under Vandlinien med et Materiale »Vescoite«, som skal beskytte fortræffeligt mod Rust. »Glidernes«, som bygges paa Værft i Moskva, skal have Plads hver til 1200 Passagerer.

Græske Skibskøb

Den græske Reder Jannoulatos har fra amerikansk Ejer købt Damperen »Curacao«, 1548 Bruttotons, og et andet græsk Rederi har — ligeledes fra Amerika — købt Fragtdamperen »Eureka«, der er paa 2246 Bruttotons.

Den græske Reder Papadaki har i Følge tyske Blade erhvervet den amerikanske Damper »O'Brinen Brothers«, ex »Brookline«, for 225.000 Dollars. Det i Aaret 1921 byggede Skib paa 5517 Bruttotons var oprindelig Fragtskib, blev senere ombygget til Opmudringsfartøj og skal nu igen forvandles til Fragtskib.

Det græske Rederi Rethymnos & Kouloucondis har købt 20 hollandske Kystfortøjer paa fra 400 til 600 Tons dw. Disse Skibe skal indsættes i Fart paa Middelhavet.

Johan Grans Rederi udvider

Direktionen for Johan Grans Rederi A/S, Bergen, indbyder til Udvidelse af Aktiekapitalen fra 335,000 Kr. til 670,000 Kr. Der skal tegnes 335 nye Aktier paa hver 1000 Kr. til Parikurs.

60 Aars Jubilæum

Et ret enestaaende Jubilæum fejredes den 2. Juni. Det var fuldmægtig Fred. Rasmussen, der denne Dag for 60 Aar siden blev ansat i Firmaet Holm & Wonsilds Klare-ringsafdeling. Den da kun 14-aarige Fred. Rasmussen begyndte i det kun faa Aar gamle Skibsmæglerfirma. Han har gjort hele Københavns Havn og Skibsfartens Udvikling med fra den Tid, da der ikke var Frihavn, og det hovedsagelig var Sejlere, der trafikerede Havnen. Som Leder af Klareringsarbejdet har Fred. Rasmussen med stor Energi og megen Elskværdighed varetaget Ekspeditionen af de mange forskellige Nationers Skibe og har blandt Kaptajnerne Verden over skabt sig en international Vennekreds. Han er stadig i fuldt Arbejde rundt om i Havnen, hvor han er meget populær i vide Kredse.

Dødsfald

En af Marstals kendte Skibsførere, Chr. Friis, er død 81 Aar gammel. Den gamle Kaptajn har været svagelig i nogle Aar. I sine yngre Dage førte han flere Marstal-Skibe og var velkendt blandt Søens Mænd.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. 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

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 StedetAnstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENGADE 6
KØBENHAVN K. TLF. CENTRAL 7808

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmaild"
Amaliegade 36**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & 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 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



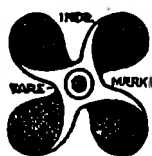
Hovedoplæg for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København

Brug **Holzapfel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.Viking
KompasserViking
Loddemaskiner

Chronometre

Sekstanter

Marinekikkerter

Innehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang III. Katalog

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: Vinkco Telephone: 34880 (8 Lines)

ROTTERDAM

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
v/o GRBN & WITZKE
Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 0318

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

**BRONZE
PROPELLER**

THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltere
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalormeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltere	etc.
Fødevandsforvarmere	

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

TELEFON
NO. 4. 601.

Lloyds Agent

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 KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1

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 & 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

Lloyds Agent
Telefon 56 & 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 & 806

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852
A. THEJLL Etableret 1852
Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:
»Hude«, Svendborg

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 25

TORS DAG 20. JUNI 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANMARKS UDENLANDSKE KAPITAL- OG BETALINGSBALANCE 1939

Til Brug ved Opgørelsen over Landets udenlandske Kapital- og Betalingsbalance for Aaret 1939 har Det statistiske Departement i Medfør af Bestemmelserne i Handelsministeriets Bekendtgørelse af 6. December 1939 indhentet Oplysninger hos henvendte 5,000 Erhvervselskaber og private Erhvervsdrivende om deres Gæld til og Tilgodehavender i Udlandet.

Kapitalbalancen overfor Udlandet.

Gæld	Mill. Kr.	
	1939	1938
Danske Statsobligationer i Udlandet	780	785
Hypotekbankens, Statsboligfondens, Erhvervenes Laanefonds og den kommunale Laanefonds Gæld ...	182	187
Kommunegælden	429	422
Kredit- og Hypotekforeningsobligationer i Udlandet	115	120
Andre danske Værdipapirer i Udlandet	230	220
Anden fast Gæld	40	35
Forretningsmæssig Gæld	426	404
Tilsammen Gæld	2,202	2,173
Tilgodehavender		
Fremmede Værdipapirer i Danmark	290	315
Andre faste Tilgodehavender	35	35
Forretningsmæssige Tilgodehavender	498	584
Tilsammen Tilgodehavender	823	934
Nettogæld	1,379	1,239

Posten Danske Statsobligationer i Udlandet er pr. ultimo 1939 opgjort til et 5 Mill. Kr. mindre Beløb end Aaret før, Posten er ikke i Aarets Løb paavirket af Optagelse af nye Laan, idet det i Januar 1939 indgaaede Provenu af et i 1938 optaget 3½ pCt. Laan paa 25 Mill. Schw.francs meget nær svarede til Restgælden af det ældre Laan, til hvis Indfrielse det benyttedes. Beløbet af danske Statsobligationer i Udlandet er i Aarets Løb formindsket ved den normale Amortisation, der har andraget ca. 23 Mill. Kr., og derudover er hjemkøbt Obligationer for 12—15 Mill. Kr. mere, end der er udført. Naar til Trods herfor Beløbet af Statsobligationer i Udlandet kun er 5 Mill. Kr. mindre end Aaret før, skyldes det Forskydningerne i Valutakurserne siden Udgangen af 1938, der har medført en Stigning i Beløbet omregnet til danske Kroner paa i alt 30 Mill. Kr. Ved paa Grundlag af de fra Udlandet eller Udlændinges Depoter fremkomne Kupons direkte at beregne det samlede Beløb af Statsobligationer i Udlandet naar man i øvrigt til et lidt lavere Beløb end de anførte 780 Mill. Kr., hvad formentlig skyldes, at en Del Obligationsejere i de krigsførende Lande paa Grund af Krigen har undladt at fremsende Kuponerne.

Af Tilgodehavenderne er Beholdningen af fremmede Værdipapirer gaaet ca. 25 Mill. Kr. ned, især paa Grund af Nedgang i Børskurserne og for £-Papirer i Valutakurserne. Beløbet for andre faste Tilgodehavender er uforandret. Endelig er de forretningsmæssige Tilgodehavender opgjort til 498 Mill. Kr. mod 584 Mill. Kr. Aaret før.

Allt i alt er saaledes de forretningsmæssige Netto-Tilgodehavender gaaet 108 Mill. Kr. ned, fra 180 til 72 Mill. Kr. Samtidig er den langfristede Nettogæld steget med 32 Mill. Kr., fra 1419 til 1451 Mill. Kr.; denne Stigning skyldes udelukkende Forskydninger i Valutakurserne, der har medført, at Tallet er steget med ca. 50 Mill. Kr., saaledes at der bortset herfra har været en Nedgang i den langfristede Gæld paa henimod 20 Mill. Kr.

Paa tilsvarende Maade har Valutakurs-Forskydningerne i Forbindelse med, at £-Mellemværender i betydeligt Omfang er afløst af Dollarmellemværender, jfr. nedenfor, indvirket paa Beløbene for de forretningsmæssige Poster. Disse Forhold kan anslaaes til at have medført en Stigning i den forretningsmæssige Gæld paa ca. 10 Mill. Kr. og en Stigning i de forretningsmæssige Tilgodehavender paa ca. 15 Mill. Kr.

Landets samlede Nettogæld er saaledes steget med 140 Mill. Kr., fra 1239 til 1379 Mill. Kr.

Opgørelsen over vort Mellemværende med Udlandet giver et relativt gunstigt Billede af Udviklingen i 1939. Der fremkom ganske vist et væsentligt større Underskud paa Handelsbalancen end foregaaende Aar — 155 Mill. Kr. mod 83 Mill. Kr. — men Forholdet er jo det, skønt man fra ansvarlig Side har saa vanskeligt ved at faa Øje derfor, at Spørgsmaalet om Merimportens absolutte Størrelse ingenlunde er afgørende, men maa betragtes i en videre økonomisk Sammenhæng. Der har samtidig med de forøgede Udgifter til Varekøb ogsaa været større Indtægter paa andre Omraader, navnlig fra Skibe i udenlandsk Fart. I Betragtning af, at der altsaa har skullet præsteres 72 Mill. Kr. mere i Difference mellem Import- og Eksportværdi, maa det jo siges at være et godt Resultat, at de løbende Poster paa Betalingsbalancen dog har kunnet vise et Overskud paa 88 Mill. Kr. eller kun 23 Mill. Kr. mindre end foregaaende Aar.

Trods dette anselige Overskud paa Betalingsbalancen — med et andet Udtryk: Danmarks Driftsregnskab — er der dog en ikke ringe Tilbagegang paa Kapitalbalancen, d. v. s. Landets Status. Vi afdrog 45 Mill. Kr. paa vor udenlandske Gæld og tilbagekøbte netto for 21 Mill. Kr. danske Værdipapirer fra Udlandet, men ikke desto mindre steg vor samlede Nettogæld i Løbet af 1939 med 140 Mill. Kr. til henved 1400 Mill. Kr.

DANMARKS NYE ØKONOMISKE VILKAAR

Vi staar ved Begyndelsen og tvinges ind i Forhold, som vil gribe dybt ind i hvert eneste Menneskes Vilkaar, det er der ikke Tvivl om.

I Landets indre Udvikling, der har vendt op og ned paa snart sagt alle Omraader i indre dansk Samfundsliv, er den økonomiske Revolution saa vidtspændende, at alene den mest koncentrerede Kraft i Landets Styre vil evne at løse de vældige Opgaver, der taarner sig op.

I det sidste Normalaar for Landet — 1938 — havde vi en samlet Udførsel, der androg 1550 Mill. Kr., og Indførselen af Varer til Landet beløb sig til 1650 Mill. Kroner.

Altsaa balancerede vor Samhandel med Udlandet med 3200 Mill. Kr., hvilket overgaaer ethvert andet Land i Verden regnet pr. Indbygger.

Af de 1550 Eksport-Millioner hidrørte de 1100 eller omkring de fire Femtedele fra Landbrugseksporten.

For 800 Mill. Kr. af disse Varer gik til England og Resten til Tyskland. Industrieksporten androg 400 Mil. Kr. Her ud over havde vi en betydelig Skibsfart paa Grundlag af en Tonnage paa over 1 Mill. Tons, hvilket relativt kun bliver overgaaet af England og Norge.

For Varemængden, vi sendte til England, fik vi andre Varer (Kul, Jern o. s. v.) for 550 Mill. Kr., og 250 Mill. Kr. fik vi i fri Deviser til Forrentning af Statsgæld, til Køb af Benzin, Raastoffer o. s. v. i andre Lande. Hvad Importvarernes Fordeling angaar kan iøvrigt anføres, at af Kul fik vi fire Femtedele fra England og en Femtedel fra Tyskland, af Benzin fik vi her til Landet 450 Mill. Liter, hvoraf 98 pCt. fra Amerika, og af Jern fik vi rundt regnet 35.000 Tons maanedlig. Af Kaffe hjemførte vi 20—25 Mill. kg for et lignende Antal Kroner.

I Dag er Forholdet, som enhver vil kunne se, ændret saa voldsomt, at det maa faa en gennemgribende Konsekvens for Landets indre Liv.

De tre Fjerdedele af vort hidtidige Eksportmarked er lukket for os, og vore Muligheder for Køb er indsnævret tilsvarende.

I Dag kan der ikke regnes i Penge. Værdimaaleren for det økonomiske Liv er Varer.

Og derfor er Usikkerheden saa uendelig stor.

VALUTACENTRALENS SKÆBNE

Den konservative Generalkorrespondance skriver: Grosserer-Societetet og Provinshandelskammeret har som nævnt henvendt sig til Handelsminister Kjærboel og krævet Valutacentralen likvideret.

Handelsministeren har svaret, at Valutacentralen fortsat er lige nødvendig, om end dens oprindelige Formaal er gledet noget i Baggrunden. Den arbejder med Tidens Opgaver, siger Handelsministeren, der ikke indlader sig i nogen Drøftelse om Centralens Ophevelse.

Hvis Handelsministeren indbød Erhvervenes Organisationer til en Forhandling, der havde til Formaal at finde den gyldne Middelvej, som kunde forene Erhvervenes Interesser med Statens Tarv, svarede det dog bedre til Øjeblikket.

Kravet om Valutacentralens Afvikling har staaet paa Dagsordenen gennem Aar og Dag, og der er i Erhvervenes Henvendelse en Række betydningsfulde Argumenter, bl. a. Henvisningen til Nødvendigheden af at faa afbalanceret Clearingskontoen for det danske tyske Handelssamkvem, der som Følge af den store Landbrugseksport i Forhold til den begrænsede Handels- og Industriimport har bragt Landets udestaaende Fordringer i Tyskland op paa et Tal, der er trecifret i Millioner.

Naar Handelsministeren fremhæver Valutacentralens Uundværlighed ved at henvise til, at saa mange af Krigstidens Opgaver er henlagt under denne, er hertil at sige, at det jo ikke er Navnet, der gør det, og for Forstaelsens — eller rettere Misforstaelsens — Skyld vil der sikkert være et Formaal i, at Nævns- og Raadsvirksomheden udskilles som et særligt Departement fra det Samhandels-Organ, Valutacentralen er.

FÆDRELANDSKÆRLIGHED

Tidens Tegn: gengiver i sit Nummer for 17. Maj en Tale af Fridtjof Nansen, holdt den 17. Maj 1915. Det hedder deri: Kærlighed til Frihed, Uafhængighed er for os uadskilleligt forbundet med Kærlighed til Fædreland og Folk.

Hvad er Fædrelandskærlighed? Den kan ikke defineres mere end Familiekærlighed, Kærligheden og Taknemligheden til Mor og Far, Moderens Kærlighed til sit Barn. Den hører til Urinstinkterne i os, den er som Driften, der driver Trækfuglen tilbage til Hjemmet i Nord fra Sydens Sommer. Vi kan ikke

rive den Følelse ud uden at blive mindre som Menneske, uden at forringe vort Menneskeværd.

Trods alt findes der jo dem her i Landet, som brovter af ingen Fædrelandskærlighed at have, og som tror, de er rigtig moderne ved at være Verdensborgere.

Stakkels uvidende og vildledte Mennesker, som, hvis de virkelig mente, hvad de sagde, vilde trænge til vor dybeste Medlidenhed i deres aandelige Armod. Men heldigvis bruger Størstedelen blot saadanne Talemaader uden at have gennemtænkt, hvad de mener.

DE INTERNATIONALE KONOSSEMENTS-REGLER

The Internationality of Shipping er Tittlen paa en Bog, som den søretlige Forfatter, cand. jur. Knud Strandgaard har udsendt paa Einar Munksgaards Forlag, og den har Bud til Skibsmæglere, Redere, Købmænd og Assurandører, kort sagt alle dem, der i det praktiske Liv beskæftiger sig med Skibsfart og Transportforhold. Bogen er skrevet paa Engelsk og giver i sammentrængt og meget overskuelig og letfattelig Form en Redegørelse for de internationale Regler om Konnossementer, Søfartens og Samhandelens vigtigste Dokument. Disse Regler er nu optaget i de fleste søfarende Landes Retssystemer, dog med visse Modifikationer i nogle af Landene. Her i Landet optoges de i Søloven af 7. Maj 1937, som traadte i Kraft den 1. Januar 1939.

Reglernes Hovedprinciper angaar det vigtige Spørgsmaal om den retlige Beviskraft, der tillægges Konnossementet. I saa Henseende er der indført Regler, der paa afgørende Maade afviger fra hidtil gældende Regler. I mange Landes Lovgivning lagde man tidligere Vægt paa at beskytte Konnossementet som Omsætningsdokument, men nu har Reglerne indført det Princip, at Konnossementet med Hensyn til Mærker, Antal, Kvantum eller Vægt alene betragtes som Forhaandsbevis, Rederen eller Befragteren vil altsaa ikke være afskaaret fra at bevise, at de nævnte Konnossementopgivelser er urigtige, men noget andet er, at et saadant Bevis vil det kunne være vanskeligt at fore i Praksis. Strandgaard fremhæver da ogsaa, at denne Principændring ikke vil nedsætte Konnossementets Værdi som Omsætningspapir.

Bogen behandler ogsaa det vigtige Princip, som gaar igen fra tidligere Hovedlove i Søretten, nemlig Principet om, at Rederen ikke er ansvarlig for Folkenes Fejl eller Forsømmelser i Navigeringen eller den sømandsmæssige Behandling af Skibet. Afgrænsningen af det sidste Begreb har i Praksis voldt store Vanskeligheder. Saavel af engelske som tyske og skandinaviske Forfattere er der udfoldet megen Skarpsindighed for at naa til en Klaring. Forfatteren giver en interessant Oversigt herover. Ogsaa med Hensyn til Ansvar for Skibets Sedygtighed gives vigtige ny Regler, som Forfatteren giver en letfattelig Orientering over.

Som det ses, er det Spørgsmaal af stor praktisk Betydning for den internationale Søfart og Handel, der danner Grundlag for den interessante Fremstilling, som derfor fortjener stor Udbredelse. Men Forholdene ude i Verden er desværre af en saadan Beskaffenhed, at den internationale Skibsfart og Handel ikke har større Muligheder i Øjeblikket.

HANDELSFORHANDLINGER MED RUSLAND

Der har i nogen Tid været talt om, at Danmark — ligesom Sverige forlængst har gjort det — skulde sende en Handelsdelegation til Rusland, og det er sket nu. En Delegation er rejst til Moskva for at føre Handelsforhandlinger mellem Danmark og Rusland. Delegationen skal ledes af Minister Henning Hasle og skal — efter hvad der foreløbig synes af-

gjort — iøvrigt bestaa af Repræsentanter for Udenrigsministeriet, Handelsministeriet og Valutacentralen. Forhaabentlig lykkes det dog ogsaa til Delegationen at faa knyttet Erhvervsmænd med Indsigt og Evne til at give de rette Impulser under Forhandlingerne.

DE BRITISKE KRIGSRISIKO-PRÆMIER FORHØJET

Efter hvad der meddeles fra London, er Præmierne for Dækning af Krigsrisiko betydelig forhøjet allerede inden den italienske Krigserklæring. Saaledes er ifølge »Hamburger Fremdenblatt« Præmien for Transport mellem England og Amerika, der i østlig Retning gaar over Southampton, forhøjet fra 3½ til 5 pCt. I Farten mellem Amerika og Afrika, de kanariske Øer indbefattet, andrager Præmien 2 pCt. for Vestmagternes Skibe og 1½ pCt. for neutrale Skibe. I Middelhavet er Præmien for neutrale Skibe, der kommer fra Amerika 6 pCt.

SKIBSREDER O. J. ESKILDSEN DØD

En af dansk Skibsfarts tidligere kendte Mænd, Skibsreder O. J. Eskildsen er død, 61 Aar gammel.

Skibsreder Eskildsen, der var Søn af en Skibsmægler, fik sin Uddannelse i Skibsmæglerforretninger i København, Riga, Libau og Petrograd, — i de sidstnævnte Byer hos Firmaet P. Bornholdt & Co. I 1897 tog han Skibsmæglereksamen. I 1907 blev han Chef for Nordisk Dampskibsselskab i Libau og for sammes Riga Kontor til 1915. Under Verdenskrigen vendte han hjem til København og blev Reder for A/S Atlanterhavet til 1924, senere Leder af A/S Sejlskibsselskabet Hippalos 1916—23 og A/S Dampskibsselskabet Botnia 1924—32. Han drev desuden Grosserervirksomhed, Agentur og Befragtning og var Indehaver af Firmaet O. J. Eskildsen & Co.

Skibsreder Eskildsen har i Tidens Løb beklædt en lang Række offentlige Tillidshverv, han har saaledes været Medlem af Traktatkommissionen, Medlem af Baltic & International Maritime Conference's Hovedbestyrelse, Eksekutivkomité og Documentary Council 1920—32, Formand for Sejlskibsnævnet 1918—20, Formand for Dansk Sejlskibsførerforenings Understøttelsesfond o. s. v. Han var en Mand med mange Interesser og vellidt i de vide Kredse, hvor han færdedes. Han efterlader sig sin ungarskfødte Hustru.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Principielt Sag

Smører E. Fraun havde ved Sø- og Handelsrøtten søgt Det Danske Petroleums Aktieselskab til Betaling af en Erstatning paa 800 Kr. paa følgende Grundlag: Den 4. November 1939 blev 22 danske Søfolk gennem Statsforhøringskontoret i København forlyret med det Standard Oil Comp., U. S. A., tilhørende Motorskib »Elisha Walker«, der sejlede under Panamas Flag og blev administreret af D. D. P. A.

Folkene kom ombord i Skibet i U. S. A., men paa Rejse til Europa opstod der Vanskeligheder mellem Kaptajnen, der var norsk, og Størstedelen af Besætningen. Dette resulterede i, at Kaptajnen den 19. December opsagde hele Besætningen med Undtagelse af Førstestyrmand og Førstemester til Fratrædelse ved Ankomsten til Le Havre. Skibet ankom hertil den 26. December i Fjor, og den 4. Januar i Aar blev den opsagte Besætning afmønstreret og fik anvist Ophold paa et Hotel i Land.

Afmønstringen og Anbringelsen i Land var imidlertid sket uden lagttagelse af de Formaliteter, der er paahudt i den franske Fremmedlov og dennes Skærpelse efter Krigens Udbrud, og de franske Myndigheder lod de danske Søfolk anholde, og de holdtes fængslede til den 16. Januar, da de løslodes ved Indgriben fra den danske Konsul og sendtes til England, hvorfra de senere er kommet til Danmark.

Der er senere ved fransk Domstol afsagt en Dom, hvorefter de danske Søfolk hver idømtes en Bøde paa 100 Guldfraanc samt 1 Maanedes ubetinget Fængselsstraf, medens bl. a. Mægleren, der havde foretaget Afmønstringen og Anbringelsen i Land, fik en lignende Dom, men med betinget Fængselsstraf.

FRAGTBERETNING

Efter de sidste Begivenheder vil praktisk talt hele det europæiske Kontinent være afspærret fra de oversøiske Markeder, og det maa forudses, at England, som kæmper videre, derved kommer i Besiddelse af yderligere et stort Antal Skibe, idet det maa formodes, at den Del af den franske Handelsflaade, som ikke befinder sig i Middelhavet eller de franske Atlanterhavshavne, saafremt Kapitulationen bliver definitiv, straks vil blive beslaglagt af England. En øjeblikkelig Tonnagemangel synes ikke at gøre sig gældende for Englands Vedkommende, og selv om Undervandsbaadkrigen og Luftkrigen mod Handelsskibe i et kommende stort tysk Angreb mod England antagelig vil blive voldsomt intensiviseret med deraf følgende Tab af Handelsskibe, synes der, saalænge den engelske Flaade ikke er slaaet, ikke at være nogen Frygt for, at England kan afskæres fra de for dets Krigsindustri og for Befolkningens Forsyning af Levnedsmidler nødvendige Tilførsler.

Som allerede ovenfor berørt, synes de allierede Magter ikke at være i Tonnagenød, hvilket bedst fremgaar af, at de oversøiske Markeder efter de sidste Rapporter, som ganske vist ikke er helt nye, er yderligere svagere. Bl. a. er U.S. Atlantic til U.K. nu nede i 12- per qr., og fra River Plate til U.K. lyder sidste Notering paa 80/-.

I de af England ikke kontrollerede Markeder er Raterne nærmest uforandrede. F. Eks. lyder sidste Rate for Sukker fra Philippinerne til U.S.N.H. paa \$14. Denne Rate var en Overgang oppe i Nærheden af \$19.

I de Markeder, hvor dansk Tonnage nu kan beskæftiges, er Raterne som bekendt fastlagte. Disse Fragter giver, saafremt der er Held med Ekspeditionerne, et minimalt Overskud, men hvis Uheldet er ude efter Een, kan en saadan Rejse let medføre Tab. Iøvrigt er det ikke helt let at opdrive Forretning, og specielt synes det forbundet med adskillige Vanskeligheder at opnaa stem for Kul- og Koksledninger fra Tyskland. Det menes imidlertid, at det snart igen bliver lettere for Tyskerne at faa Kul og Koks frem til Udskibningshavnene, hvilket oprigtigt maa haabes, da det ellers maa befrygtes, at der adskillige Steder vil opstaa en alvorlig Mangel paa Brændsel til Industrien.

Smører Fraun har gjort gældende, at D. D. P. A. maa være ansvarlig for den foretagne ulovlige Afmønstring og de alvorlige Følger af denne, og det er for Følgerne af den liden Tort, at han nu kræver 800 Kr. i Erstatning. Rederiet havde paastaet Frifindelse mod Betaling af et mindre Beløb.

Sø- og Handelsretten mener, at det maatte paahvile Kaptajnen at sikre sig, at Lovgivningens Regler for Afmønstring i fremmed Havn blev efterkommet, og at Rederiet maa være ansvarligt, at dette ikke er sket. Idet Erstatningen bestemtes til 500 Kr., blev D. D. P. A. dømt til at betale Fraun dette Beløb og 100 Kr. i Omkostninger. Dommen er afgørende for de 21 andre danske Somænd.

7 Timers Arbejdstid paa Aalborg Værft

Fra i Tirsdags indskrænkedes Arbejdstiden paa Aalborg Værft til 7 Timer om Dagen. Der har været ført Forhandlinger mellem Arbejdernes Organisationer og Værftets Ledelse, og det er besluttet at begynde Arbejdstiden Kl. 5½, hvorefter der fortsættes til Kl. 10 og — efter en halv Times Spisepause — til Kl. 13. Man kan efter denne Ordning indføre 2-Holds Drift, men dette maa kun gøres, naar det er absolut nødvendigt.

Tysklands Landbrugs-Produktion i 1939

Den samlede Værdi af Tysklands Landbrugsproduktion i Aaret 1939 udgjorde, efter hvad Institutet for Konjunkturforskning meddeler, 14 Milliarder Mark. I Forhold til 1938 er Værdien steget med 7 pCt. og i Forhold til 1932-33 med godt 6½ Millard. Det større Høstudbytte skyldes i det væsentlige den stærkere Udnyttelse af Arealet.

Tysk Kommissær for Hollands Skibsfart

Politipræsident Christiansen, der er Leder for Hamburgs Hvalfangstkontor, er af Rigskommissæren for de besatte hollandske Omraader blevet udnævnt til Kommissær for den udenrigske og den indenrigske Skibsfart i Holland.

Dom

Kaptajn Marcus Christensen, Aalborg, havde ved Sø- og Handelsretten paastaet Kaptajn Anton Weber, Odense, dømt til at betale 2000 Kr. i Bjergeton, subsidiært et mindre Beløb. Christensens Motorskib »Nanny« slæbte d. 3. Oktober i Fjor Webers Skib, »Adele«, ind til Grenaa, da »Adele«s Motor var gaaet i Staa. Weber mente, at der ikke var Tale om Bjergring, men Retten dømte ham til at betale 400 Kr.

Bulgarsk Skibsfart paa Middelhavet forbudt

De bulgarske Skibsfartsmyndigheder har forbudt, at deres Skibe sejler i Middelhavet.

Italiens Handelsflaade

Den italienske Handelsflaades Tonnage andrager ifølge en Opgørelse i »Deutsche Allg. Zeitung«, 3,290,000 Br. Reg. Tons Nybygninger fra 1939.

Den danske Sømandsmission i Gent

Formanden for Dansk Sømandsmission i Udlandet, Pastor Engsig-Krarup, Horsens, som i længere Tid har været uden Forbindelse med Missionens Stationer i de krigsførende Lande, har modtaget et Brev fra Belgien, afsendt af Legations- og Sømandspræst Pastor Poulsen i Gent, der oplyser, at alle er uskadt og har det vel, men ønsker at komme hjem. Pastor Engsig-Krarup har derefter henvendt sig til Udenrigsministeriet for at faa dette Ministerium til at virke for, at Pastor Poulsen og hans Medarbejdere kan komme hjem, og Gesandtskabet i Bruxelles har faaet Ordre til at være behjælpelig hermed.

De spanske Trawlere

Østre Landsret har afsagt Dom i en Sag, der er en Ud løber af Affæren vedrørende de spanske Trawlere, der blev bygget i Frederikshavn.

Da der i sin Tid blev foretaget Arrest, stilledes der en Sikkerhed paa 300.000 Kr. i Københavns Handelsbank. Den 2. Maj 1939 overførte Handelsbanken fra den nye spanske Regering det indtil da paa Legationens Konto indestaaende Beløb til en Konto for Rederiet »Pysber, San Sebastian. Ved Landsretten var der nu af Rederiet rejst Sag mod Landsretssagfører Hermod Lannung. Paastanden gik ud paa, at den Lannung af den spanske Legation den 1. Marts 1939 givne Sikkerhed ikke skal være til Hinder for, at Rederiet frit kan disponere over dets Konto ved Københavns Handelsbank.

Om den paagældende Sikkerhed har det spanske Firma anført, at den først kom til Eksistens, da det i Foraaret 1939 blev klart, at Franco vilde sejre. Det blev da aftalt mellem den tidligere spanske Chargé d'Affaires, F. Carcena, og Lannung, at der skulde ydes ham en eller anden Sikkerhed i Kontoen, skønt han allerede havde faaet meget betydelige Beløb — vistnok foruden Udgiftsbeløb a conto 30.000 Kr.

Heroverfor anførte Landsretssagfører Lannung, at han havde udført et overordentligt stort Arbejde, havde foretaget Rejser i Ind- og Udland, havde haft utallige Konferencer o.s.v. Landsretssagføreren paastod derfor at have Ret til at faa udbetalt fra nævnte Konto 41.193 Kr.

Handelsbanken har erklæret, at der af Kontoens Beløb skulde reserveres indtil 50.000 Kr. til Dækning af Landsretssagfører Lannungs Tilgodehavende, idet Chargé d'Affaires Careaga har givet Lannung en Transport paa dette Beløb. Banken har spærret Kontoen og vil ved Dom have fastslaaet, om det spanske Rederi frit kan disponere over denne i Forhold til Lannung.

Der er imidlertid ikke kommet nogen Løsning paa dette Spørgsmaal. Landsretten *frifandt* Parterne for hinandens Tiltale. Efter Rettens Mening drejer det sig om en selvstændig Konto, hvorover den spanske Legation havde Røddighed, og der er efter det oplyste ikke Grundlag for at fastslaa, at Rederiet har haft nogen direkte Ret til denne Konto før Bankens Modtagelse af en Skrivelse fra det spanske Udenrigsministerium den 1. Maj 1939. Som Følge heraf maa den Landsretssagfører Lannung ved Den spanske Legations Skrivelse af 1. Marts 1939 givne Sikkerhed være lovlig stiftet og stadig bestaaende, hvorfor Rederiets Paastand ikke kan tages til Følge. Landsretssagfører Lannungs Mellemværende med Legationen kan ikke afgøres under denne Sag.

Det spanske Firma skal betale 800 Kr. i Sagsomkostninger.

»Vendila«s Regnskab

Dampskibsselskabet »Vendila« har indkaldt til en ekstraordinær Generalforsamling, hvor Bestyrelsen stiller Forslag om, at den ved Generalforsamlingen den 11. April

1940 vedtagne Overførsel til 1940 af 202.511 Kr. — formindskes med 192.923 Kr. —, der henlægges til Afskrivningsfond.

Afvist Sag ved Sø- og Handelsretten

Proviandhandler Strufve havde ved Sø- og Handelsretten paastaet Kaptajn S. Olsson som Fører af M.s. »Agathe« dømt til Betaling af 1000 Kr. De paagældende havde truffet Aftale om Timecharter, hvorefter »Agathe« skulde stilles til Disposition paa Betingelser som efter almindeligt Baltic & White Sea Certeparti, Omraade Østersøen incl. Norge og incl. Hamburg gennem Kielkanalen. Strufve lod Kaptajn Olsson henvende sig til Akts. Asmussen & Jørgensen, der straks sluttede en Last Briketter paa 470 Tons for De forenede Kulimportører fra Lübeck til Køge. Kaptajn Olsson vægrede sig imidlertid ved at opfylde Aftalen. Strufve krævede derefter 1000 Kr. i Befragtningsprovision, Tab og Omkostninger.

Retten udtaler: Ifølge Stævning har Strufve transportret sit Erstatningskrav til Akts. Asmussen & Jørgensen. Kaptajn Olsson har ikke givet Møde under Sagen. Da der efter det foreliggende maa gaas ud fra, at det omhandlede Krav af Sagsøgeren er tiltransporteret Trediemand, og Sagsøgeren ikke har godtgjort desuagtet at have Bemyndigelse til at optræde i eget Navn som Sagsøger i denne Sag, vil Sagen være at afvise.

»Skandinavia« giver 7½ pCt.

Bestyrelsen for Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia« har paa et i Gaar afholdt Møde vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales 7½ pCt. Udbytte for Aaret 1939. De foregaaende 3 Aar har Udbyttet været 8, 10 og 10 pCt. og maatte saaledes ifølge Dividendeloven ikke overskride 7½ pCt.

Skibsmæglerfirmaet Chr. Jensen, Aalborg

Vi meddelte i sidste Nr., at Skibsmægler Chr. Jensen Aalborg, Seniorchefen i Firmaet af samme Navn, var afgaaet ved Døden.

Nu meddeles, at Firmaet vil blive fortsat uforandret af Medindehaveren, Skibsmægler J. B. Hansen, i Forbindelse med Afdødes Søn, Chr. Jensen jr., og Firmaet haaber, at den Tillid, der hidtil har været vist det, ogsaa fremtidig maa blive det til Del.

Ny Skibsmægler

Aug. O. Herløv har modtaget Bestalling som statsautoseret Skibsmægler i Aarhus, og etableret sig her som Skibsmægler og Befragtningsagent.

Skibsmægler Herløvs mangeaarige Virksomhed saavel herhjemme som i Udlandet indenfor forskellige Grene af Shipping-Faget, saavel Mæglervirksomhed, herunder Befragtning, som Rederi, er en god Basis for kyndig Betjening.

Om Skibes Hjælpemaskineri

Professor A. R. Holm har i »Maskinteknik« skrevet en Artikel om ovenstaaende Emne, hvori det bl. a. hedder:

Medens almindelige Skibsspil arbejder med konstant Spænding, som Regel 220 Volt Jævnstrøm, er der andre Typer, som arbejder med varierende Spænding, nogle efter Leonards System, andre efter Austins System; det sidstnævnte anvendes bl. a. i den franske Kæmpedamper »Normandie«, og der kan maaske senere blive Lejlighed til at give en nærmere Beskrivelse af dette System her i Bladet.

Endvidere er der de saakaldte Metadyn-Anlæg, som ligeledes arbejder med varierende Spænding, og som f. Eks. er anvendt i Damperen »Colombie«.

Da omkring 1912 Dieselmotoren begyndte at finde Anvendelse til Fremdrivning af Skibe, meldte sig det Spørgsmaal: »Hvorledes skal vi ordne Driften af Skibsspillene, som hejser Godset op gennem Lugerne, af Ankerspillet til Hejsning af Ankeret samt af Styremaskinen til Bevægelse af Roret«.

Til disse Maskiner havde man hidtil næsten overalt benyttet Dampkraft; men nu gik man de fleste Steder over til Brugen af Elektricitet. Nogle Steder beholdt man dog Dampspillene, bl. a. i Tankbaade, hvor man nærer en vis Frygt for elektriske Gnister, og i Kulbaade, hvor man saa at sige har Kullene til Indkøbspris; og selv i moderne, hurtigtsejlende Fragtbaade med Dieselmotor til Fremdrivning og med elektriske Skibsspil kan man finde, at Styremaskinen er dampdrevne, forsynet med Damp fra en Spildevarmekedel. Dampspillet forholdsvis enkle og robuste Konstruktion gør sig her gældende.

I Trawlere anvendes dampdrevne Spil af samme Aarsager til Indhaling af Trawlen; her er iøvrigt ogsaa Dampspillet store Evne til i nogen Grad at give efter for Trawlens Bevægelse i Søgangen af stor Betydning.

Svensk Damper »Sonja« forlist

Til Rederiselskabet »Transmarin« er ifølge »Hälsingborg-Posten« indløbet Meddelelse om, at Selskabets Damper »Sonja« paa ca. 2850 Tons er krigsforlist ved den nor-

ske Kyst i Nærheden af Florø mellem Bergen og Aalesund. Af Skibets 21 Mands Besætning menes 5 Svenskere og 7 Nordmænd at være omkommet.

»Sonja« lastede ved Krigsudbrudet Svovlkis i en norsk Havn, og det fik først for nylig Tilladelse til at sejle til Helsingborg. De reddede Søfolk er blevet optaget af en af samme Selskabs Dampere, der befandt sig i Nærheden.

Efter hvad der fra anden Side meddeles Rederiet, skal der kun være omkommet 3 Svenskere, mens de omkomne Nordmænds Antal opgives til 9.

Navicerterne inddrages

Den franske og den britiske Ambassade i Washington meddeler, at der ikke mere vil blive udstedt Navicerter for Ladninger, der er bestemt for Italien, Spanien, Portugal, Schweiz, Ungarn, Jugoslavien, Grækenland, Bulgarien, Rumænien og Tyrkiet. Allerede udstedte Navicerter til disse Lande er ikke mere gyldige.

Jugoslaviens Skibsfart

De kroatisk Blade meddeler, at den jugoslaviske Skibsfart i vid Udstrækning er blevet indstillet som Følge af Krigen i Middelhavet. Grænsetrafikken mellem Italien og Jugoslavien foregaar derimod normalt, og der er ikke foretaget Indskrænkninger i Jernbane- og Lufttrafikken.

Det norske Redningsselskab

Det norske Redningsselskab har udsendt Beretningen for 1939, som viser, hvilket gavnligt Arbejde der er udført for Søfolkene og de norske Fiskere.

I Aaret 1939 har Selskabet haft i Drift 24 Redningsbaade, heraf 20 Motorbaade. Flaaden er i Aarets Løb forøget med Motorredningsbaadene »Willie Wilhelmsen«, testamenteret Selskabet af afdøde Skibsreder Willie Wilhelmsen, »Gustav B. Bull«, skænket af Overretssagfører Anders Jahre, Sandefjord, til Minde om hans afdøde Ven, Skibsreder Gustav B. Bull, og »Frederik Langaard«, skænket af Fru Ragna Langaard til Minde om hendes afdøde Mand, Konsul Frederik Langaard. Af andre Nybygninger blev kontraheret en Motorredningsbaad af Arbejdernes faglige Landsorganisation i Norge. Baaden skal bære Navnet »Ole Lian« til Minde om Organisationens afdøde Formand. Desuden er der kontraheret en Motorredningsbaad »Osloskøjten«, hvortil Midler er samlet ind blandt interesserede i Oslo. 1939 har været et særlig virksomt Aar.

Den i September udbrudte Krig har stillet Redningsselskabet over for store Opgaver med forøgede Krav til Besætning og Materiel. Ledelsen, der har Skibsreder Dagfinn Paust til Formand, konstaterer imidlertid med Glæde, at Selskabets kraftige Motorredningsbaade med den gode Besætning har kunnet møde denne Situation.

Der blev ialt i det forløbne Aar reddet 33 Mand, indslæbt og assisteret i Havn 1906 Baade med 5090 Mennesker ombord, ligesom 29 større Skibe med ialt 636 Mands Besætninger er vejledt i Havn eller til Lods. Det er ikke mindst paa sidstnævnte Omraade, at der har været stillet store Krav til Redningsbaadene, en Følge af den betydelige Trafik indenfor Territorialgrænsen, som Krigen har medført. Der er assisteret adskillige Havarister under meget vanskelige Forhold, og store Værdier er reddet. Til sammen har Baadene været til Hjælp for ialt 5726 Mennesker, hvilket er 500 flere end Aaret forud. I de 49 Aar, som er forløbet siden den første Redningsbaad begyndte Virksomheden, har Selskabet været til direkte Nytte for 133,965 Mennesker.

Redningsselskabet, der drives ved frivillige Bidrag, har haft et Driftsunderskud paa 21,000 Kr., der dækkes af Driftsfonden, men mange nye Legater er tilgaaet i Aarets Løb. Som særligt Fond findes »Trygdofondet«, hvis Kapital nu er oppe paa ca. 190,000 Kr.

Man forstaar, at Ledelsen til Slut giver Udtryk for sin dybtfølte Tak til de mange, der frivilligt støtter denne Virksomhed. Trods de store Krav, som Krigen har medført for den enkelte, har Arbejdet for Redningssagen været gennemført med en Begejstring og Energi, der viser, hvorledes Redningssagen ligger Landets Befolkning paa Hjerte.

To græske Skibe forlitt

Til Kysten fra Galicien er ankommet en Redningsbaad med 20 Overlevende fra den græske Damp »Gobilando«, som forleden sank paa Højde af Finisterre, er indkommet til spansk Havn. Kaptajnen og 7 Mand af Besætningen savnes.

Det jugoslaviske Skib »Sud« er ankommet til Vigo med 11 Skibbrudne fra det græske Skib »Hymettos«.

Ingen Olie til udenlandske Skibe i svenske Havne

Det svenske Gesandtskab i Oslo meddeler, at de udenlandske Skibe ikke faar Olie af nogen Art i svenske Havne, men selv maa medbringe tilstrækkelig Olie til Hjemrejsen, ogsaa til Lanterneerne.

Dampskibsselskab og Marineministeriet

Højesteret har afsagt Dom i en Sag mellem Marineministeriet og Dampskibsselskabet »Solnæs«, København. I November 1938 sank det »Solnæs« tilhørende Dampskib »Lynæs« i Skagerak, da det efter en Grundstødning udfør Klitmøller var under Slæbning ind til Frederikshavn. Marineministeriet afmærkede Vraget og eftersøgte senere dette, da det var forsvundet.

Ministeriet krævede Dampskibsselskabet dømt til at betale Udgifterne herved, ialt 1882 Kr. Dampskibsselskabet nægtede at betale med den Motivering, at »Lynæs« var sunket udenfor dansk Søterritorium, og at Strandingslovens Paragraf 7 kun finder Anvendelse, naar Skibet er sunket paa dansk Søterritorium.

Sø- og Handelsretten frifandt Dampskibsselskabet og paalagde Ministeriet Sagens Omkostninger med 300 Kr. Højesteret tilkendte Ministeriet 728 Kr. for Vragets Afmærkning. 5 Dommere voterede for denne Afgørelse, medens 1 Dommer vilde tilkende Ministeriet hele det krævede Beløb og 3 Dommere voterede for Stadfæstelse af Sø- og Handelsrettens Dom. Sagens Omkostningeer for begge Retter ophævedes.

Svensk Flagg

Det udmærkede svenske Søfartsblad »Svensk Flagg« med Undertitlen Tidsskrift for sjøfart har i Anledning af Sveriges Almænna Sjöfartsförenings Aarsmøde fornylig udsendt sit sædvanlige Aarsnummer.

Numret indledes med Formanden i Sveriges Almænna Sjöfartsförening, Admiral H. Ericsons Udtalelser vedrørende Sjöfartsförening och Orlogsflotta, herefter behandles »Den statliga regleringen av sjöfarten«. Her giver Landshövding Malte Jacobsson, Formand i Statens Søfartsnævn en Redegørelse for Søfartsnævnets Arbejde fra Krigsudbruddet til nu. Bankinspektør Sven J. Lindeberg, Formand for Statens Krigsforsikringsnævn, giver en lignende Redegørelse for Krigsforsikringens Arbejde og endelig behandler Disponent Etof Ericson Transportkommissionens Arbejde. Et Referat af Søfartsrigsdagen 1940 følger derefter.

Fragtmarkedets Stilling omtales og derefter følgende Artikel: »Sveriges Sjöfart från Ostkusten under år 1939« af Direktør J. A. Appelqvist, Direktør i Stockholms Rederiforening.

Bladets engelske Korrespondent giver en Oversigt over »British Shipping during 1939« og en lignende Oversigt findes over »American Shipping 1939«. Gennem samtlige disse Oversigter kan man danne sig et klart Billede af Udviklingen paa Søfartens Omraade i det forløbne Aar, hvad der ogsaa er det statelige og smukke Aarsnummers Hensigt. Det vil ogsaa her i Danmark blive læst med Interesse.

Guldbryllup

Kaptajn Carl Petersen og Hustru fejrede den 3. Juni deres Guldbryllup paa Thuro og var paa Dagen Genstand for stor Opmærksomhed.

Ordensdekoration

Overfartsleder i D.S.B., Kaptajn M. Paulsen, er den 18. Maj dekoreret med Ridderkorset.

85 Aar

Den 4. Juli fylder Kaptajn C. M. Kraemer 85 Aar. Kaptajn Kraemer, der tidligere var Fører i L. H. Carls Rederi, gik i Land 1912, sidst som Fører af S.s. »Danmark«.

70 Aar

Tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn P. C. Henriksen, fylder den 20. Juni 70 Aar. Kaptajn Henriksen, der i flere Aar var Fører af S.s. »Odin«, gik i Land 1935.

Tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab Kaptajn J. Chr. Lauritzen, fylder den 14. Juli 70 Aar. Kaptajn Lauritzen, der var Fører af S.s. »Hebe« i en Aarrække, gik i Land 1935.

50 Aar

Den 23. Juni fylder Kaptajn S. A. Nørholm 50 Aar. Kaptajn Nørholm, der er ansat i J. Lauritzens Rederi, er Fører af S.s. »Brasilian Reefer«.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVERT 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.
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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmald"
Amaliegade 38**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2863

R A N D E R S

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

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
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

HERSKIND & WULFF

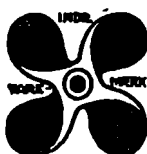
AMALIEGADE 41 · TELE. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & 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.
Amager 1483. København S.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkoco**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.

56. Aargang.

København 19. Juni 1940.

Nr. 27.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarteral tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarteralsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarteral med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterals Begyndelse. Kvarteralsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* 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.

1705. Østersøen. Keldsnor Fyr S. t. W. Oplysning om Vrag.

(N. f. S. Nr. 26/1923. Berlin 1940.)

Et Vrag, hvoraf Masten rager op over Vandet, ligger sunket i 16 m Vand paa c. $54^{\circ} 39',4$ N. $10^{\circ} 42',2$ E. En grøn Lystønde, mærket „*Wrack*“ og med S.-Topbetegnelse er udlagt c. 60 m S. for Vraget. Fyrlanternen paa Lystønden er slukket.

(E. f. S. Nr. 22/1490 1940.)

1706. Østersøen. Store-Bælt S.-lige Indgang. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 26/1962. Berlin 1940.)

a) Den sortmalede Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12^s , paa c. $54^{\circ} 43'$ N. $10^{\circ} 48'$ E. er flyttet til c. $54^{\circ} 41',4$ N. $10^{\circ} 45',4$ E.

b) Den gulmalede Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8^s , paa c. $54^{\circ} 45',0$ N. $10^{\circ} 49',8$ E. er flyttet til c. $54^{\circ} 45',06$ N. $10^{\circ} 48',1$ E. Lystønden er samtidig forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 8^s .

(E. f. S. Nr. 4/204 1940. Kort Nr. 142, 140, 185 og 126.)

1707. Sverige E.-Kyst. Oplysning om Fyr og Radiofyr.

(N. f. S. Nr. 26/1964. Berlin 1940.)

Nedennævnte Fyr rapporteres atter at være tændt:

Ölands Norra Udde c. $57^{\circ} 22'$ N. $17^{\circ} 06'$ E. *Simpnäs*klubb. *Svartklubben*. *Djursten*. *Örskär*.

Nedennævnte Radiofyr rapporteres atter at være i Virksomhed:

Äggegrund c. $60^{\circ} 44'$ N. $17^{\circ} 34'$ E. *Brämön*. *Holmögadd*. *Rödkallen*.

1708. Sverige. Sejlløb til Gåsefjärden. Afmærkning forandret.

(U. f. S. Nr. 23/1280. Stockholm 1940.)

Da Sejlløbet er ændret mellem *Skälö* og *Hunö*, er

a) følgende Sømærker udlagt:

Ved Løbets W. - Side:

1 Stage uden Topbetegnelse paa $57^{\circ} 34',15$ N. $16^{\circ} 37',62$ E.

1 Stage uden Topbetegnelse paa $57^{\circ} 34',18$ N. $16^{\circ} 37',35$ E.

2) ved Løbets E. - Side:

1 Stage med Kost paa $57^{\circ} 34',18$ N. $16^{\circ} 37',48$ E.

b) følgende Sømærker inddraget:

Stagen uden Topbetegnelse paa $57^{\circ} 34'_{,21}$ N. $16^{\circ} 37'_{,50}$ E.

Stagen med Kost paa $57^{\circ} 34'_{,23}$ N. $16^{\circ} 37'_{,58}$ E.

Stagen med Kost paa $57^{\circ} 34'_{,30}$ N. $16^{\circ} 37'_{,40}$ E.

1709. Sverige. Västervik Skærgaard. Sømærke ødelagt.

(U. f. s. Nr. 23/1279. Stockholm 1940.)

Det faste Sømærke paa Braaddet *Klantbådan* paa $57^{\circ} 45'_{,97}$ N. $16^{\circ} 44'_{,02}$ E. er ødelagt. Det vil blive istandsat, saasnart Omstændighederne tillader det.

1710. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 23/1278. Stockholm 1940.)

Lystønden *Stora Vindåsen* paa c. $59^{\circ} 11'_{,1}$ N. $18^{\circ} 30'_{,1}$ E., NE. for *Dalarö*, er atter udlagt paa Station.

1711. Sverige. Öregrund Skærgaard. Väddö kanal. Sejldsforskrift.

(U. f. s. Nr. 23/1277. Stockholm 1940.)

I den nærmeste Tid paabegyndes Udlægning af et Undervandskabel ved Broen over *Väddö kanal* ved *Bagghus* paa c. $59^{\circ} 56'_{,4}$ N. $18^{\circ} 51'_{,2}$ E.

Medens Arbejdet staar paa, vil Broen blive aabnet ved Haandkraft; Tiden herfor vil være c. 25 Minutter.

Det paalægges de søfarende under Passage af Broen at udvise størstmulig Forsigtighed samt at gaa med mindst mulig Fart.

1712. Sverige. Öregrund Skærgaard. Öregrundsgrepen. St. Korssten—Björn. Midlertidigt Sejlløb aabnet.

(U. f. s. Nr. 23/1326 og 1275. Stockholm 1940.)

Et midlertidigt Sejlløb med en mindste Dybde af $9_{,2}$ m er aabnet fra Søen E. for *St. Korssten* til *Björn*. Sejlløbet følger Lodsløbet fra E. for *St. Korssten* til S. for *Grepen* og derefter Neutralitetsløbet.

A n m. I *Djursten* Fyrs hvide Sektor med Formærkelser N. for *Grepen* Fyrskib foretages for Tiden Kontrolopmaaling. Dette Farvand bør derfor indtil videre ikke befares af Skibe med større Dybgaende end $7_{,7}$ m.

I. Følgende Sømærker er udlagt:

1. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa $60^{\circ} 12'_{,70}$ N. $18^{\circ} 52'_{,60}$ E., S. for en 10 m Grund S. for *Hällskären*.

2. En Stage med Kost paa $60^{\circ} 13'_{,10}$ N. $18^{\circ} 50'_{,38}$ E., S. for en $9_{,4}$ m Grund S. for Skæret *Känningen*.

3. En Stage paa $60^{\circ} 13'_{,13}$ N. $18^{\circ} 47'_{,23}$ E., NE. for en $2_{,3}$ m Grund N. for *Viten*.

4. En sort Stage med Ballon paa $60^{\circ} 14'_{,33}$ N. $18^{\circ} 42'_{,84}$ E., NE. for en 9 m Grund N. for *Tärnsören*.

5. En Stage paa $60^{\circ} 17'_{,83}$ N. $18^{\circ} 33'_{,35}$ E., NE. for en 7 m Grund E. for *Klykskär*.

6. En Stage med Kost paa $60^{\circ} 19'_{,42}$ N. $18^{\circ} 29'_{,83}$ E., SW. for en $7_{,7}$ m Grund E. for *Skeppshällen*.

7. En Stage med Kost paa $60^{\circ} 19'_{,72}$ N. $18^{\circ} 29'_{,50}$ E., udfor *Farsholmen* Landgrund NNE. for *Skeppshällen*.

8. En Stage paa $60^{\circ} 19'_{,82}$ N. $18^{\circ} 29'_{,20}$ E., NE. for en $7_{,3}$ m Grund N. for *Skeppshällen*.

9. En Stage paa $60^{\circ} 20'_{,51}$ N. $18^{\circ} 28'_{,00}$ E., NE. for en $7_{,6}$ m Grund E. for *Öregrund*.

10. En Stage paa $60^{\circ} 20'_{,94}$ N. $18^{\circ} 26'_{,40}$ E., NE. for en $6_{,2}$ m Grund N. for *Öregrund*.

11. En Stage paa $60^{\circ} 21'_{,97}$ N. $18^{\circ} 24'_{,10}$ E., NE. for en $5_{,7}$ m Grund S. for *Djursten*.

12. En Stage med Kost paa $60^{\circ} 24'_{,88}$ N. $18^{\circ} 21'_{,40}$ E., SW. for en $8_{,9}$ m Grund W. for *Måsbådan*.

13. En sort Stage med hvidt Bælte paa $60^{\circ} 26'_{,36}$ N. $18^{\circ} 19'_{,25}$ E., ENE. for en nylig fundet $6_{,7}$ m Grund E. for *Skvalpan*.

14. En Stage med Kost paa $60^{\circ} 30'_{,40}$ N. $18^{\circ} 13'_{,40}$ E., W. for en $7_{,5}$ m Grund. (Dette Sømærke hører til Neutralitetsløb-Afmærkingen).

II. Den sorte Stage med hvidt Bælte og Ballon paa c. $60^{\circ} 33'_{,6}$ N. $18^{\circ} 10'_{,0}$ E., NE. for Grunden *Knuten*, er flyttet til: $60^{\circ} 33'_{,50}$ N. $18^{\circ} 10'_{,50}$ E., hvorved den ligger heldigere for en $7_{,7}$ m Grund, der for nyligt er fundet c. 500 m SE. for Stagens tidligere Plads.

1713. Sverige. Bottniska Bugt. Finngrundet Fyrskib genudlagt og ombyttet.
(U. f. s. Nr. 23/1328. Stockholm 1940.)
Fyrskibet *Finngrundet* paa c. 61° 04' N. 18° 40' E., midlertidig ombyttet med Reservefyrskib, er atter udlagt paa Station. Lufttaagesignal, Undervandssignal samt Radiotaagesignal afgives ikke. Fyr- og Taagesignaler er iøvrigt uforandret.
1714. Sverige. Bottniska Bugt. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 23/1271, 1272, 1273 og 1327. Stockholm 1940.)
Nedennævnte Lys- og Fløjtetønder er atter udlagt paa Station.
Lilljungfruns angöring c. 61° 16' N. 17° 28' E. *Myran* c. 61° 36' N. 17° 29' E.
Sundsvallsbukten c. 62° 18' N. 17° 38' E.
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt:
Lilla Ottergrundet c. 61° 16' N. 17° 14' E. *Branthällsudde* c. 61° 16' N. 17° 13' E.
1715. Finland. Bottniska Bugt. Fyrskibe genudlagt.
(Telegram fra Lodskontoret i Oulu.)
Nedennævnte Fyrskibe er atter udlagt paa Station:
Kemi c. 65° 21' N. 24° 21' E. *Nahkiainen* c. 64° 38' N. 23° 51' E
(E. f. S. Nr. 27/1716 1940.)
1716. Finland. Bottniska Bugt. Nahkiainen Fyrskib flyttet.
(U. f. s. Nr. 15/494. Helsingfors 1940.)
Fyrskibet *Nahkiainen* paa c. 64° 36' N. 23° 51' E. er flyttet til 64° 38' 02" N. 23° 51' 09" E.
1717. Finland. Bottniska Bugt. Kaskö Indsejling. Sälgrund Fyr midlertidigt slukket.
(U. f. s. Nr. 15/495. Helsingfors 1940.)
Sälgrund Fyr paa c. 62° 20' N. 21° 12' E. er indtil videre slukket.
1718. Finland. Bottniska Bugt. Sideby Indløb. Yttergrund Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 15/492. Helsingfors 1940.)
Yttergrund Fyr paa c. 61° 59' N. 21° 18' E. er atter tændt.
1719. Finland. Bottniska Bugt. Storbrotten Fyrskib flyttet.
(U. f. s. Nr. 15/493. Helsingfors 1940.)
Fyrskibet *Storbrotten* paa c. 60° 25' N. 19° 13' E. er flyttet til c. 60° 04',₀ N. 19° 45',₈ E. udfor *Mariehamn*. Fyrskibet er tillige Lodsskib. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandret.
1720. Finland. Skärgårdshavet. Sømærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 15/497. Helsingfors 1940.)
Stagen med Kryds paa 59° 59' 54" N. 20° 00' 15" E. er flyttet til 59° 59' 54" N. 20° 00' 20" E.
1721. Finland. Skärgårdshavet. Stora Löskär Fyr flyttet og forandret.
(U. f. s. Nr. 15/496. Helsingfors 1940.)
Stora Löskär Fyr paa 59° 58' 50" N. 20° 01' 39" E. er flyttet til 59° 59' 00" N. 20° 01' 42" E. Fyret er samtidig forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppeblink, Tre-Blink hver 10^s, Blink 0,₃^s, Mørke 1,₇^s, Blink 0,₃^s, Mørke 1,₇^s, Blink 0,₃^s, Mørke 5,₇^s. Flammens Højde: 6,₇ m. Synsvidde: 10 Sm. Ottekantet hvidt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:
- | | | | |
|-----------------------------|---------------|------------------------------|--------------|
| 1. Grønt i Pej. fra c. 131° | til c. 139½°. | 4. Grønt i Pej. fra c. 161½° | til c. 285°. |
| 2. Hvidt i — - c. 139½° | - c. 142°. | 5. Hvidt i — - c. 285° | - c. 300°. |
| 3. Rødt i — - c. 142°. | - c. 161½°. | 6. Rødt i — - c. 300° | - c. 313°. |

1722. **Finland. Finske Bugt. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 15/483. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Julö c. 59° 51' N. 23° 28' E. Espskär övre og nedre. Jussarö fiskefyr. Busö. Djupkubb.
1723. **Finland. Finske Bugt. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 15/484. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Svartö—Höganäs c. 59° 57' N. 23° 50' E. Hyklösund. Sparvholm. Barösunds lotsstuga. Algsjö. Stora Ångstö. Påvskär. Vormö—Högholm.
1724. **Finland. Finske Bugt. Porkkala Indløb. Makiluoto. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 15/485. Helsingfors 1940.)
Fyret *Makiluoto övre* paa c. 59° 55' N. 24° 21' E. er atter tændt med Undtagelse af den hvide Vinkel mellem Pejlingerne c. 10° og c. 96°, som indtil videre stadig holdes blændet.
1725. **Finland. Finske Bugt. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 15/515. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Tallörn c. 60° 11' N. 25° 19' E. Gråskär. Homanskär. Onas. Flakaskär. Stenörn. Örskär. Äggsjär. Utterholm. Vinbärsören. Storhällen. Hamnholm. Skarven. Hudö övre og nedre. Myrörn. Fanstnäs. Monäs övre og nedre. Lovisa sten. Löholm. Lovisa tullbro. Boistö. Lövo (Lehtinen). Ljusacklacken. Bisahäll.
1726. **Finland. Finske Bugt. Kalbådagrund Fyrskib genudlagt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Helsingfors.)
Kalbådagrund Fyrskib paa c. 59° 58' N. 25° 36' E. er atter udlagt paa Station.
1727. **Finland. Finske Bugt. Kotka Indløb. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 15/486. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Pirköyri c. 60° 28' N. 26° 59' E. Tiutinen. Kukouri. Lelleri. Hietakari. Rankki. Kaunissaari.
1728. **Finland. Finske Bugt. Hamina Indløb. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 15/487. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Suur Musta c. 60° 27' N. 27° 09' E. Hajaskari. Hilloniemi. Hilloniemi övre og nedre. Villaniemi. Nurmihahti. Kakarkari.
1729. **Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Velperkari Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 15/488. Helsingfors 1940.)
Velperkari Fyr paa c. 60° 22' N. 27° 17' E. er atter tændt.
1730. **Estland. Finske Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 26/1974. Berlin 1940.)
Skydeøvelser finder Sted i nedennævnte Omraader, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem de anførte Punkter:

O m r a a d e 1.

- | | |
|---|---|
| a) c. 59° 16', ₆ N. 23° 00', ₀ E. | e) c. 59° 09', ₄ N. 22° 33', ₈ E. |
| b) c. 59° 05', ₇ N. 23° 00', ₀ E. | f) c. 59° 03', ₅ N. 22° 18', ₃ E. |
| c) c. 59° 05', ₇ N. 22° 45', ₃ E. | g) c. 59° 11', ₀ N. 22° 11', ₀ E. |
| d) c. 59° 09', ₄ N. 22° 45', ₃ E. | h) c. 59° 17', ₈ N. 22° 32', ₅ E. |

O m r a a d e 2.

- a) c. $59^{\circ} 15',_5$ N. $23^{\circ} 14',_5$ E. d) c. $59^{\circ} 07',_3$ N. $23^{\circ} 09',_0$ E.
 b) c. $59^{\circ} 11',_2$ N. $23^{\circ} 18',_7$ E. e) c. $59^{\circ} 09',_4$ N. $23^{\circ} 03',_0$ E.
 c) c. $59^{\circ} 08',_6$ N. $23^{\circ} 14',_0$ E.

O m r a a d e 3.

- a) c. $59^{\circ} 18',_3$ N. $23^{\circ} 19',_7$ E. c) c. $59^{\circ} 11',_8$ N. $23^{\circ} 19',_6$ E.
 b) c. $59^{\circ} 14',_0$ N. $23^{\circ} 23',_7$ E. d) c. $59^{\circ} 16',_2$ N. $23^{\circ} 15',_5$ E.

O m r a a d e 4.

- a) c. $59^{\circ} 20',_5$ N. $23^{\circ} 27',_4$ E. c) c. $59^{\circ} 15',_6$ N. $23^{\circ} 29',_0$ E.
 b) c. $59^{\circ} 17',_2$ N. $23^{\circ} 33',_0$ E. d) c. $59^{\circ} 19',_2$ N. $23^{\circ} 23',_0$ E.

O m r a a d e 5.

- a) c. $59^{\circ} 23',_7$ N. $23^{\circ} 39',_8$ E. c) c. $59^{\circ} 19',_0$ N. $23^{\circ} 35',_8$ E.
 b) c. $59^{\circ} 21',_7$ N. $23^{\circ} 42',_8$ E. d) c. $59^{\circ} 21',_0$ N. $23^{\circ} 32',_8$ E.

O m r a a d e 6.

- a) c. $59^{\circ} 34',_8$ N. $23^{\circ} 55',_0$ E. e) c. $59^{\circ} 21',_5$ N. $23^{\circ} 47',_8$ E.
 b) c. $59^{\circ} 22',_8$ N. $23^{\circ} 57',_2$ E. f) c. $59^{\circ} 23',_7$ N. $23^{\circ} 39',_8$ E.
 c) c. $59^{\circ} 18',_0$ N. $23^{\circ} 51',_0$ E. g) c. $59^{\circ} 23',_7$ N. $23^{\circ} 35',_2$ E.
 d) c. $59^{\circ} 18',_0$ N. $23^{\circ} 47',_8$ E. h) c. $59^{\circ} 30',_8$ N. $23^{\circ} 35',_2$ E.

O m r a a d e 7.

- a) c. $59^{\circ} 21',_5$ N. $23^{\circ} 51',_8$ E. c) c. $59^{\circ} 19',_0$ N. $23^{\circ} 47',_8$ E.
 b) c. $59^{\circ} 19',_0$ N. $23^{\circ} 51',_8$ E. d) c. $59^{\circ} 21',_5$ N. $23^{\circ} 47',_8$ E.

O m r a a d e 8.

- a) c. $59^{\circ} 24',_4$ N. $24^{\circ} 07',_3$ E. c) c. $59^{\circ} 21',_1$ N. $24^{\circ} 11',_3$ E.
 b) c. $59^{\circ} 22',_2$ N. $24^{\circ} 12',_5$ E. d) c. $59^{\circ} 23',_6$ N. $24^{\circ} 06',_0$ E.

O m r a a d e 9.

- a) c. $59^{\circ} 40',_0$ N. $24^{\circ} 20',_0$ E. d) c. $59^{\circ} 31',_1$ N. $24^{\circ} 00',_0$ E.
 b) c. $59^{\circ} 32',_7$ N. $24^{\circ} 16',_2$ E. e) c. $59^{\circ} 40',_0$ N. $24^{\circ} 00',_0$ E.
 c) c. $59^{\circ} 31',_4$ N. $24^{\circ} 08',_0$ E.

O m r a a d e 10.

- a) c. $59^{\circ} 39',_5$ N. $25^{\circ} 18',_0$ E. c) c. $59^{\circ} 36',_3$ N. $25^{\circ} 08',_6$ E.
 b) c. $59^{\circ} 36',_3$ N. $25^{\circ} 18',_0$ E. d) c. $59^{\circ} 39',_5$ N. $25^{\circ} 08',_6$ E.

Omraaderne 2, 3, 4, 7, 8 og 10 afmærkes med særlige Spirtønder. Beskrivelse af disse samt Angivelse af Tidspunkt for Udlægning vil senere blive bekendtgjort.

Besejling om Dagen af Omraaderne 3, 4, 7 og 10 er forbudt.

Besejling af Omraade 8 er forbudt i Tiden Kl. 0400—Kl. 1800 G. M. T.

I Omraaderne 1, 5, 6 og 9 afholdes der fra Tid til anden Skydeøvelser; der maa derfor udvises største Forsigtighed ved Besejling af Omraaderne.

Særlige Efterretninger om, hvor og hvornaar Skydeøvelser i Omraaderne afholdes, udsendes paa *estnisk* Sprog gennem *estnisk* Statsradiofoni (*Riigi Ringhääling*) Kl. 1900 G. M. T. paa Bølgelængde 410,4 m og, paa Opfordring, radiotelegrafisk over Stationen *Tallinn-Kopli* paa Bølgelængde 600 m. Underretning om Øvelsesskydningerne vil ogsaa kunne faas hos Havnemyndighederne.

1731. Tyskland. Danzig Bugt. Neufahrwasser. Oplysning om Afmærkning.

(N. f. S. Nr. 26/1920. Berlin 1940.)

1. Lys- og Klokketønden paa c. $54^{\circ} 25',_6$ N. $18^{\circ} 38',_9$ E. ved Skæringspunktet mellem *Brösener* og *Westerplutte* Ledelinier er nu mærket „A“.

2. Den hidtil ikke mærkede røde Spirtønde paa c. $54^{\circ} 25',_3$ N. $18^{\circ} 39',_3$ E. er nu mærket „B“.

(Kort Nr. 181.)

1732. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Vrag fjernet.

(N. f. S. Nr. 26/1921. Berlin 1940.)

Nedennævnte Vrag er fjernet:

- a) Vraget af en Damper paa c. $54^{\circ} 38',_2$ N. $18^{\circ} 33',_7$ E.
- b) Vraget af en Fiskekutter paa c. $54^{\circ} 38',_5$ N. $18^{\circ} 32',_7$ E.
- c) I *Putziger Deepke* Vraget af en Fiskekutter c. 100 m 275° fra den sorte Spids-tønde 1.
- d) I *Putziger Deepke* Vraget af en Fiskekutter paa Linien mellem de sorte Tønder 1 og 2.

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1733. Danmark. Sundet N.-lige Indgang. Spærring udlagt. Advarsel.**

(N. f. S. Nr. 26/1976. Berlin 1940.)

Den N.-lige Indgang til *Sundet* er spærret fra *Ellekilde Hage* til Pladsen $56^{\circ} 07',_0$ N. $12^{\circ} 32',_8$ E. En smal Gennemsejlingsaabning, afmærket med Bøjer, findes i Nærheden af den *danske Kyst* paa c. 10 m Vanddybde. Ingen Lodstvang.

De søfarende advares imod at besejle det spærrede Omraade udenfor Gennemsejlingen. Bevogtningsfartøjernes Anvisninger skal ubetinget tages til Følge. Ved Nærmelse til det spærrede Omraade maa der holdes særligt godt Udkig.

1734. Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyr NW. Skibsfartshindring fjernet.

Skibsfartshindringen, der var rapporteret paa $55^{\circ} 32'$ ($46''$) N. $12^{\circ} 42'$ ($24''$) E., c. 0,₀ Sm 332° fra *Drogden Fyr*, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 21/1462 1940.)

1735. Danmark. Sundet. Kalveboderne S.-lige Del. Undervandshindring.

Et Skib med et Dybgaende af 2,₈ m rapporterer den 5. Juni d. A. at have tøret mod en Undervandshindring c. 75 à 100 m NE. for *Vragkosten*, der er beliggende paa $55^{\circ} 35'$ ($29''$) N. $12^{\circ} 30'$ ($36''$) E.

Stedet vil blive nærmere undersøgt.

1736. Sverige. Sundet. Afmærkning forandres.

(U. f. s. Nr. 23/1292. Stockholm 1940.)

I Farvandet udfor *Viken* foretages snarest følgende Forandringer ved Afmærkningen:

1. Nedennævnte Sømærker udlægges:
 - a. En rød Stage med 1 nedadventt Kost paa $56^{\circ} 08',_{90}$ N. $12^{\circ} 33',_{05}$ E.
 - b. En rød Stage med 1 nedadventt Kost over 1 Ballon paa $56^{\circ} 08',_{51}$ N. $12^{\circ} 33',_{88}$ E.
 - c. En rød Stage med 1 Ballon over 1 nedadventt Kost paa $56^{\circ} 07',_{02}$ N. $12^{\circ} 34',_{86}$ E.
 2. Den røde Stage med 1 nedadventt Kost paa $56^{\circ} 07',_{88}$ N. $12^{\circ} 34',_{95}$ E. flyttes til $56^{\circ} 07',_{77}$ N. $12^{\circ} 34',_{90}$ E.
- Yderligere Meddelelse om Forandringerne vil ikke blive udsendt.
(Kort Nr. 131, 130, 102 og 125.)

1737. Danmark. Lille-Bælt. Traneodde Fyr NNE. Undervandshindring.

En Undervandshindring, over hvilken der kun er meget lidt Vand, er rapporteret at ligge i c. 30 m Vand paa c. $55^{\circ} 04',_0$ N. $9^{\circ} 52',_6$ E., c. 1,₅ Sm NE. t. N. $\frac{1}{2}$ N. fra *Traneodde Fyr*. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1738. Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt. Oplysning om Dybde.
En Dybde paa 6,5 m Vand rapporteres at findes paa c. 56° 49',₄ N. 10° 26',₅ E.
Stedet vil blive nærmere undersøgt.
(Kort Nr. 104, 102 og 100.)
1739. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär Fyr. Lysstyrke forøges.
(U. f. s. Nr. 23/1293. Stockholm 1940.)
Lysevnen i Hallands Svartskär Fyr paa c. 57° 22',₅ N. 11° 51',₅ E. vil blive forøget.
1740. Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Fyr nedlagt.
(U. f. s. Nr. 23/1294. Stockholm 1940.)
Ryanäs Fyr paa c. 57° 41',₅ N. 11° 54',₀ E. er nedlagt.
(E. f. S. Nr. 24/1595 1940.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1741. Finland. Petsamo. Sejladsforskrift.
(N. f. S. Nr. 26/1981. Berlin 1940.)
Besejling af *Petsamo* er mulig. Lods faas ved den *finnsk-norske* Grænse ved *Kap Oskar* efter forudgaaende Melding. Skibene maa holde sig W. for Meridianen 31° 00' E., da der ligger Miner E. herfor.
(E. f. S. Nr. 20/1442 1940.)
1742. Tyskland. Vadehavet. Hindenburg Dæmning N. Spærret Farvand.
(Meddelelse fra kgl. dansk Konsulat, Flensborg.)
Vadehavet N. for *Hindenburg* Dæmningen (mellem Fastlandet og *Sild*) inclusive *Lister Dyb* indtil Grænsen for det tyske Søterritorium er spærret for Sejlads.
Undtaget fra Afspærringen er militære Fartøjer, Skibe i Fragtfart paa Pladser paa *Sild* N.-lige Del og Fiskefartøjer, der efter forudgaaende Toldanmeldelse udøver Fiskeri. Det forbydes Fragt- og Fiskefartøjer at medtage Passagerer.
Overtrædelse af ovenstaaende Bestemmelser vil blive straffet.
Hindenburg Dæmningen: c. 54° 53' N. 8° 33' E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindlen og Syd-Amerikas Østkyst.

1743. Portugal. Aveiro. Taagesignal atter i Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 8/33. Lisboa 1940.)
Taagesignalet ved *Aveiro* Fyr paa c. 40° 38',₅ N. 8° 45' W. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 11/915 1940.)
1744. Kap Verds Øerne. Isla de San Vicente. Fyr forandret.
(A. a. l. N. Nr. 8/258. San Fernando 1940.)
D. Luis I. Islote Passaros Fyr ved *Porto Grande* paa c. 16° 54',₈ N. 25° 01',₂ W. er forandret og viser nu hvidt Gruppeblink, Tre-Blink hver 10^s.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1745. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Sestri Levante Red. Farligt Omraade frigivet.
(A. a. N. Nr. 20/8. Genua 1940.)
Det som farligt rapporterede Omraade mellem Breddeparallerne 44° 13' 15" og 44° 13' 20" N. samt Meridianerne 9° 22' 05" og 9° 20' 50" E. er frigivet for Sejlads. De til Afmærkning af Omraadet udlagte 2 Lystønder er inddraget.
(E. f. S. Nr. 12/981 1940.)

1746. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola di Capri. Punta Carena Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 20/7. Genua 1940.)
Punta Carena Fyr paa c. $40^{\circ} 32' N.$ $14^{\circ} 12' E.$ er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s . Blink $0,6^s$. Mørke $4,4^s$.
Synsvidden er midlertidigt nedsat til 14 Sm.
(E. f. S. Nr. 6/555 1940.)
1747. Grækenland. Sporaderne. Skiathos. Prasonisi og Repi Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 25/1869. Berlin 1940.)
Synsvidden for nedennævnte Fyr er forandret og er nu, som følger:
Prasonisi Fyr paa c. $39^{\circ} 08' N.$ $23^{\circ} 28' E.$: 7 Sm.
Repi Fyr paa c. $39^{\circ} 09' N.$ $23^{\circ} 32' E.$: 16 Sm for hvidt og 10 Sm for rødt Lys.
1748. Rusland. Sorte Hav. Krim W.-Kyst. Forbudt Omraade frigivet.
(N. f. S. Nr. 25/1918. Berlin 1940.)
Skibsfarten i Omraadet, der begrænses af Linien gennem nedennævnte Punkter, er atter frigivet:
a) $45^{\circ} 08',1 N.$ $33^{\circ} 09',5 E.$ c) $45^{\circ} 07',1 N.$ $33^{\circ} 09',5 E.$
b) $45^{\circ} 08',1 N.$ $33^{\circ} 11',2 E.$ d) $45^{\circ} 07',1 N.$ $33^{\circ} 11',2 E.$
(E. f. S. Nr. 6/560 1940.)
1749. Ægypten. Alexandria. Sejladsforskrift.
(N. f. S. Nr. 25/1871. Berlin 1940.)
Skibe, der ønsker at forlade *Alexandria* Havn mellem Kl. 2300 og Solopgang, skal underrette Myndighederne om det planlagte Klokkeslet for Afsejlingen. Dette Klokkeslet skal nøje overholdes.
(E. f. S. Nr. 6/565 og 10/866 1940.)

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

1750. Forindien W.-Kyst. Bombay. Vrag fjernet.
(N. f. S. Nr. 25/1891. Berlin 1940.)
Vraget, der var rapporteret sunket paa c. $18^{\circ} 57' N.$ $72^{\circ} 52' E.$, $0,45$ Sm 126° fra *North Channel* Baake, er fjernet. Vraglysbaaden er inddraget.
(E. f. S. Nr. 2/96 1940.)

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

1751. Kinesiske Hav. Palawan W.-Kyst. Oplysning om Grunde.
(N. f. S. Nr. 25/1894. Berlin 1940.)
Nedennævnte Grunde er fundet:
En $11,9$ m Grund paa $10^{\circ} 24' 39'' N.$ $118^{\circ} 29' 15'' E.$
En $11,4$ m Grund paa $10^{\circ} 25' 03'' N.$ $118^{\circ} 29' 35'' E.$
1752. Filippinerne. Sebu Island. Sebu. Fyrbelysning ændret.
(N. f. S. Nr. 25/1893. Berlin 1940.)
a) Paa c. $10^{\circ} 19',7 N.$ $123^{\circ} 53',6 E.$ paa *Go Chan Hill*, c. 2 Sm $5^{\circ},8$ fra *San Nicholas Church* Forfyr, er tændt et Fyr, *San Nicholas Church* Bagfyr, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4^s . Synsvidde: 17 Sm. Hvidt Betontaarn.
b) *San Nicholas Church* Forfyr paa c. $10^{\circ} 17',7 N.$ $123^{\circ} 53',4 E.$ er ændret og viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4^s . Synsvidde: 16 Sm.

1753. **Filippinerne. Calamian Øgruppe. Coron Passage. Oplysning om Grund.**

(N. f. S. Nr. 25/1892. Berlin 1940.)

En Grund med mindste Dybde 4,1 m er fundet paa 11° 58' 31" N. 120° 13' 46" E., c. 0,62 Sm 222° fra Midten af *East Maquinit Island*. Koralbund. Grunden er midlertidig afmærket med en Stumptønde.

XI. Bekendtgørelser m. m.1754. **Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.**

(U. f. S. Nr. 23/1317. Stockholm 1940.)

I Tilslutning til E. f. S. Nr. 4/212 1940 gives vedrørende Sejladsen til og fra *Luleå* nedennævnte Bestemmelser:

A. Told- og Politivisitation af Fartøjer, bestemt til *Luleå*, foregaar i *Germandö-fjärden*.

B. Angaaende Berettigelse til efter Visitationen at indgaa i Havnen gælder de nærmere Forskrifter, som meddeles ved Visitationen.

C. Samtlige Fartøjer paa 1000 *svenske* Bruttoregistertons eller derover skal saavel under ind- som udgaaende gennem *Tjuvholmssundet* være assisteret af Bugserbaad. Undtaget herfra er *svenske* Fartøjer i regulær Indenrigsfart.

D. Indenfor *Norbottens* Lens samtlige Kystfarvandsomraader gælder yderligere, at Fartøjer af hvilken som helst Art (Motor-, Sejl- og Robaade iberegnet) ikke uden særlig Tilladelse af Stedets Politichef maa fortøjes eller forankres ved udenlandske Fartøjer. Det er ligeledes forbudt paa anden Maade at søge eller opretholde Forbindelse med udenlandske Fartøjer.

(E. f. S. Nr. 4/212 1940.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.**I. Østersøen.**1755. **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.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.1756. **Danmark. Sundet. Bellevue E. Kapsejladsmærke udlagt.**

En sort Stage med sort Flag mærket „SKS“ er udlagt paa 55° 46' (34") N. 12° 38' (10") E., c. 2400 m E. ¼ S. for *Bellevue* Brohoved.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1757. Italien. Sicilianske Hav. Farligt Omraade.

(Meddelelse fra det kgl. danske Gesandtskab i Rom.)

Foruden de i E. f. S. Nr. 26/1698 1940 nævnte Omraader er yderligere et Omraade i det *sicilianske Hav* erklæret farligt for Søfarten. Dette Omraade begrænses af følgende Linier:

M o d W. : Meridianen 10° E. fra *Tunis* Kyst til Breddeparallellen 38° N.

M o d N. : Breddeparallellen 38° N. fra Meridianen 10° E. til *Siciliens* Kyst.

M o d E. : Meridianen 15° 20' E. fra *Siciliens* Kyst til Breddeparallellen 35° N.

M o d S. : Forbindelseslinien mellem Punktet: 35° 00' N. 15° 20' E. og *Ras*

Agedir paa Grænsen mellem *Libyen* og *Tunis*.

(E. f. S. Nr. 26/1698 1940.)

Ekstra-Tillæg.

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

1758. (T.) Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 24/1359. Stockholm 1940.)

I den N.-lige Indgang til *Sundet* er paa *svensk* Søterritorium udlagt Skibsfartshindringer mellem Breddeparallellerne 56° 07' N. og 56° 08',₅ N.

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

a. En sort Tønde med Ballon paa 56° 08',₀₅ N. 12° 34',₃₀ E.

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

Samtidig er Afmærkningen ud for *Viken* forandret, som anført i E. f. S. Nr. 27/1736 1940

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

(E. f. S. Nr. 27/1733 1940.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
/o ØRØN & WITZKE
Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9316

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-DYNAMOER
med Dampmaskiner System »Hindley«
fra
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibhjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

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

KJØGE

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

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. „Raclet“

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 1878

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

CARL HASSAGER & C^o

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

Tlgr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING
SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 & 802

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 27

TORS DAG 4. JULI 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DER KOMMER EN DAG —

»Børsen« har bragt en Artikel »Der kommer en Dag —«, hvoraf vi citerer følgende:

Da Danmark den 9. April nødtvungent gav sig ind under den tyske Værnemagts Beskyttelse, kunde man ikke ane, at saa meget vilde blive fuldbyrdet indenfor et saa kort Spand af Tid. Derved skabes der Forventninger om, at ogsaa vor Besøgstid nærmer sig sin Afslutning. Det anerkendes fra alle Sider, at de tyske Besættelsestropper helt igennem er optraadt overordentlig korrekt og hensynsfuldt overfor den danske Befolkning. Men saaledes som dansk Mentalitet nu en Gang er, maa Besættelsen ikke desto mindre i vide Kredse føles som et Tryk og en Tynge, og det kan da ikke undre, at man efter den hastige Udvikling, som Begivenhederne har taget, snart fra den ene og snart fra den anden Side hører Spørgsmaal om, hvorledes vore hjemlige Forhold vil forme sig i den kommende Tid.

Svaret er paa Forhaand givet med den Proklamation, som de tyske Besættelsestroppers Øverste, General v. Kaupisch, den 9. April udstedte til det danske Folk. Det udtaltes heri, at Tyskland havde besluttet med sine Magtmidler at overtage Beskyttelsen af Danmarks Neutralitet, og værne den *saa længe Krigen varer*.

Man maa gøre sig klart, at Krigen ikke er forbi, fordi Frankrig er tvunget i Knæ, men vi har den tyske Kommandants Ord for, at Kongerigets Bestaaen garanteres, at »det danske Folks Frihed skal agtes, og at Landets fremtidige Uafhængighed fuldt ud sikres.« Og den tyske Regerings samtidige Memorandum til den danske Regering bekræfter dette Tilsagn, idet det udtaler, at Tyskland ikke har til Hensigt nu eller i Fremtiden at berøre Kongerigets territoriale Integritet eller dets politiske Uafhængighed.

Man maa da affinde sig med den nuværende Tilstand i Bevidstheden om, at *der kommer en Dag* — naar Krigen er bragt til endelig Afslutning — hvor det danske Folk efter de givne Tilsagn igen kan være sig selv helt og fuldt.

»ALFA«

Rederiet J. Lauritzen meddelte forleden: Rederiet J. Lauritzens Damper »Alfa« paa ca. 1300 Tons d.w. er sunket i Nærheden af Hollands Kyst efter en Eksplosion. Ifølge Meddelelse fra det danske Gesandtskab i Berlin er Besætningen reddet med Undtagelse af Hovmester *Pedersen* og Assistent *Wilhardt*. De Paarørende er blevet underrettet af Rederiet.

S.S. »Alfa«, som var et af Rederiets mindste Skibe, havde ligget oplagt i Holland siden den 9. April og var paa Vej hjem. »Alfa« førtes af Kaptajn *P. E. Nielsen*. Besætningen ventes hjem i Slutningen af denne eller Begyndelsen af næste Uge, hvorefter der vil blive afholdt Søforhør.

Den omkomne Hovmester *Pedersen*, som var ca. 60 Aar og havde Bopæl i København, havde været ansat i Rederiet i ca. 10 Aar, medens Maskinassistent *Wilhardt* var kommet om Bord i »Alfa« for faa Dage siden.

Damperen »Alfa« er bygget paa det hollandske Skibsværft *Hansweert* i 1922. Den lastede kun 1350 Tons d.w. og havde i en Aarrække været beskæftiget i Nord-

og Østersøfarten, men den har foruden sejlet en Del paa Middelhavet.

FRAGTBERETNING

Den nye Fase i Krigen mellem Tyskland-Italien paa den ene Side og England paa den anden Side vil antagelig, saafremt den bliver af længere Varighed, faa Følger for Udviklingen af Fragtmarkedet, som ikke kan overses. I Øjeblikket raader England utvivlsomt over mere end tilstrækkelig Tonnage til Transporten af de for Krigsførelsen og Folkeernæringen nødvendige Raastoffer og Levnedsmidler, men da det aubent erklæres i den tyske Presse, at et af de Kampmidler, der vil blive brugt for at tvinge England i Knæ, er Blokadekrig af Flyvemaskiner og Undervandsbaade, maa det forudses, at der under de fortsatte Krigsoperationer vil gaa store Tonnagemængder tabt.

Som tidligere fremhævet, er det vanskeligt at give en nøjagtig Beskrivelse af Dagens Stilling paa de oversøiske Fragtmarkeder, da det under de foreliggende Forhold kun er Oplysninger fra Andenhaandskilder, der er tilgængelige, men saa meget synes dog sikkert, at der for de i London kontrollerede Markeder er mere end tilstrækkelig Tonnage disponibel, idet Raterne paa disse Markeder stadig synes at vise en svag Tendens; Oplysningerne om de andre oversøiske Trades er overordentlig sparsomme, men der er Grund til at tro, at da en Række store Skibsfartsnationers Handelsflaader, i første Række Norges, nu direkte eller indirekte kontrolleres i London, kan den fri Tonnage paa disse Markeder næppe være særlig stor, hvorfor det maa formodes, at Tønnen paa disse Markeder er strammet noget til.

Forholdene paa de Markeder, hvor den sejlene Del af den danske Tonnage nu beskæftiges, synes at være lidt gunstigere. Rater og Betingelser er som bekendt fastlagte, men Udvalget af de nye Laster, der kommer frem, synes at være stigende, saa den enkelte Steder har mere at vælge imellem efter sin individuelle Smag. De fastlagte Rater giver næppe nogen større Fortjeneste, men Forholdene taget i Betragtning, er det dog bedre, at have Skibene sejlene, end at have dem oplagte.

I den for Danmark saa livsvigtige Import af Kul, Koks og Briketter fra Tyskland har der ikke været større Forandringer i den forløbne Uge.

DANMARKS UDENRIGSHANDEL

De offentliggjorte Tal over Danmarks Udenrigshandel i Maj viser, at den samlede Indførsel til Landet kun har andraget 96,8 Mill. Kr., medens der er udført Varer for 123,3 Mill. Kr. Maaneden har saaledes bragt et Eksport-Overskud paa 26,5 Mill. Kr., medens der i April var en Merindførsel paa 82,8 Mill. Kr., idet den forcerede Import da bragte Indførselsværdien op paa 199,7 Mill. Kr.

Af Maj Maanedes Eksport var ikke mindre end 108,8 Mill. Kr. Landbrugsvarer — et større Tal end nogen anden Maaned i det sidste Aar, bortset fra September 1939. Værdien af Industri-Eksporten er derimod paa ny gaaet stærkt ned. Medens der i Marts Maaned udførtes Industrivarer for 29,5 Mill. Kr., gik denne Udførsel i April ned til 13,3 Mill. Kr. og er i Maj yderligere dalet til 7,7 Mill. Kr., altsaa ikke stort mere end en Fjerdedel mod Marts. Som Gennemsnit af Maanederne Januar—Maj udførtes i 1939 Industrivarer for 30,5 Mill. Kr., i 1940 kun for 17,9 Mill. Kr.

VALUTACENTRALEN

Kravet fra Handelsstanden om, at Valutacentralen nu maa blive fjernet lyder stærkere og stærkere. Handelsminister *Kjænbøl* siger, at Instrumentet ikke kan undværes af Hensyn bl. a. til Importørerne, men Handelen siger, at der er mangfoldige andre og meget smidigere Veje at gaa, hvis blot der er Vilje til at se dem.

Det er her, man synes, hedder det i den konservative Generalkorrespondence, det svigter fra Handelsministerens Side. Han er blevet saa glad for Valutacentralen.

Nu er det jo en Kendsgerning, at der her i Landet af Hensyn til Tolden ikke kan indføres blot een Meter Varer, uden at Staten blander sig i det. Hvorfor ikke lade Toldvæsenet være den Myndighed, der har Indseende med, at der ikke finder Misbrug Sted. Hvorfor skal man ligge og vente i Maaneder paa, at et sendrægtigt Kontor faar udfærdiget de fornødne Attester, naar det hele kan ordnes lige saa betryggende for Landet uden Attester.

Man har ofte bebrejdet Landbrugets Folk, at de ikke tog Handelen i deres Tjeneste, men selv vilde gøre det hele. Nu kan man sige med endnu større Ret til Handelsministeren, at han skulde lade Handelen og dens Organisationer ordne Paragrafferne.

BRÆNDSLET OG FRAGTERNE

Efter Indstilling af Brændselsnævnet og efter Forhandling med Fragtnævnet og Kulimportørerne m. fl. udsendte Handelsministeriet forleden Bekendtgørelse om Oprettelse af en Udligningskasse, hvorigennem Fragtraten, Overliggedagspenge og andre Udgifter ved Transport af Kul, Koks, Cinders og Briketter til Danmark kan udlignes. Udligningskassen skal ledes af en Bestyrelse paa fire Medlemmer, nemlig Direktør *J. A. Kørbing*, udpeget af Fragtnævnet (og af Ministeriet udpeget til Formand), Direktør *A. Møller*, Danske Kulimportørers Fællesrepræsentation, Belysningsdirektør *Børresen*, København, og fhv. Finansminister *H. P. Hansen*. Endvidere vil Kontorchef *Lorentzen* fra Valutacentralen som Kommitteret følge Bestyrelsens Møder.

I den samme handelsministerielle Bekendtgørelse er der fastsat Maksimalavancer for Salg af Kul, Stenkulsbriketter, Koks og Cinders fra Ladningsmodtagere til Videreforhandlere og større Forbrugere. Oprindelig overvejede man at fastsætte Maksimalpriser. Afgørelsen blev udskudt til Afslutningen af Handelsforhandlingerne med Tyskland. Disse Forhandlinger er nu ført til Ende, og Resultatet af Overvejelserne er altsaa blevet, at man lægger Loft over Bruttoavancen i Stedet for over Prisern. Bruttoavancen, hvorved forstaas Nettoavancen med Tillæg af de sædvanlige Rabater til Mellemandlere og større Forbrugere samt Dækning af Omkostninger iøvrigt, er fastsat saaledes: Harpede Kul 11 Kr. 75 Øre pr. Ton, uharpede Kul 9 Kr. 50 Øre pr. Ton og Koks og Cinders 16 Kr. 50 Øre pr. Ton.

SVERIGES UDENRIGSHANDEL

Den svenske Handelsstatistik for Maj Maaned viste den Import paa 197 Mill. Kr. imod 238 Mill. Kr. for April og 208 Mill. Kr. for Maj 1939, medens Eksporten faldt fra 104 Mill. Kr. i April til 80 Mill. Kr. i Maj imod 167 Mill. Kr. for Maj 1939. Man havde almindeligvis ventet, at den Spærring af den svenske Udenrigshandel med Landene vest for Skagerak, der indtraadte i April, havde givet sig Udslag i en langt stærkere Nedgang i Importværdien for Maj Maaned. Man finder imidlertid, at Importen af den Varegruppe, der omfatter Huder, Gummi, Tekstilraastoffer og Tekstiltfærdigvarer, tværtimod gik op fra 38,6 Mill. Kr. for Maj 1939 til 42,5 Mill. Kr. for Maj 1940. Importstatistikken kan derfor ikke være et paalideligt Udtryk

for hvilke Varer, der ankom til Sverige i Maj Maaned; man maa derimod gaa ud fra, at mange af de Varer, der er opført i Statistiken for Maj, er ankommet i de foregaaende Maaneder, men har været oplagt bl. a. paa Grund af Ophobningen af Varer i Havnene, og først er blevet indklareret i Maj.

Det gælder for de toldfri Varer, at de først medtages i Statistiken, naar de forlader Havnen, saafremt de oplægges i Frihavn ved Ankomsten. Man maa derfor regne med, at først Importværdien for de næste Maaneder tilfulde vil vise Virkningerne af den Spærring af Skagerak, der indtraadte den 10. April.

For Eksportens vedkommende gør lignende Forhold sig ikke gældende.

Værdien er da ogsaa faldet stærkt, nemlig fra 167 Mill. Kr. i Fjor til 80 Mill. Kr. for Maj i Aar. Naar Statistiken udviser en Merimport paa 117 Mill. Kr. for Maj, kan man sige, at dette ikke er noget Udtryk for den Udenrigshandel, der faktisk fandt Sted i denne Maaned, men derimod hænger sammen med den Maade, hvorpaa Import-Statistiken opgøres.

Det viste sig da ogsaa, at Sveriges Riksbank for Maj viste en Fremgang fra 1205 til 1255 Mill. Kr. i sine Valuta- og Guldreserver, efter at den svenske Valutabeholdning siden Krigen Udbrud indtil April havde været i stadig Tilbagegang. I første Halvdel af Juni Maaned er Bankens Guld- og Valutabeholdning yderligere steget med 16 Mill. Kr. Naar Valuta- og Guldbeholdningen ikke er blevet forringet i Maj da Merimporten beløb sig til 117 Mill. Kr. —, skyldes dette dels, at en Del Varer er ankommet til Landet før Maj, dels at mange Varer sandsynligvis har været forudbetalt til Udlandet eller skal afregnes over Clearing.

Som Forklaring paa, at den svenske Valutabeholdning har vist Fremgang siden April, anføres tillige, at den Del af den svenske Tonnage, der befinder sig vest for Skagerak-Spærringen, sandsynligvis indsejler et Overskud, selv om man er klar over, at dette ikke bliver stort. Endvidere gør man opmærksom paa, at der vil finde Tilbagebetaling Sted i fremmed Valuta til Sverige for saadanne Importvarer, der var forudbetalt, men som nu ikke kommer frem til Sverige.

UNDERHOLDSPENGE TIL DE SØFARENDES FAMILIER

I nogen Tid har der i Handelsministeriet været ført Forhandlinger om Underholdet til de Sømandsfamilier, hvis Forsørgere befinder sig paa saadanne Skibe i Udlandet, at de ikke under de forhaandenværende Forhold kan sende Penge hjem.

Spørgsmaalet er blevet løst ved, at Staten i disse Tilfælde udbetaler Underholdspenge til de paagældende Sømandsfamilier som et Laan, der skal tilbagebetales, naar Sømanden igen kommer hjem. Udbetalingen fra Statens Side sker mod en Garanti fra de Søfarendes Organisationer for, at de til sin Tid vil medvirke til, at Pengene bliver tilbagebetalt.

Der skal for at opnaa disse Laan fra Staten indsendes et Ansøgningsskema med den paagældende Organisations Paategning.

SPANIENS HANDELSFLAADE

Den spanske Handelsflaade, der ved Aarets Begyndelse bestod af 923 Skibe paa tilsammen 1,074,845 Brutto Reg. Tons, har ved Indkøb af to store Passager- og Fragtskibe fra U. S. A. faaet en betydelig Tilvækst. Det drejer sig om de to store amerikanske Dampere »President Wilson« og »President Lincoln«, hver paa 12,600 Brutto Tons, som Dollar-Line har solgt til det spanske Rederi *Ybarra & Co.* i Sevilla. De to Skibe, der har en Hastighed af 19 Knob og kan tage 200 Passagerer, vil blive indsat i Farten mellem Spanien og Sydamerika. »President Lincoln«, der er omdøbt til »Maria del Carmen«, er ifølge »Hamb. Fremdenbl.« afsejlet direkte til Spanien, medens »President Wilson«,

der har faaet Navnet »Maria Pepa«, er afsejlet den 15. Juni fra Los Angeles til Vestkysten af Sydamerika. Skibet vil derefter optage den regelmæssige Rute fra Buenos Aires til Europa.

SKIBSFARTEN PAA SOVJETRUSSISKE HAVNE

Det sovjetrussiske Udenrigskommissariats Transportafdeling har paa Anmodning af den svenske Legation i Moskva fremsendt en Redegørelse for de nugældende Bestemmelser om Ind- og Udklarering af udenlandske Handelsskibe samt Havneafgifter i Sovjet-Unionen.

1. Udenlandske Handelsskibe har Adgang til alle for Skibsfart aabne Havne, hvor der findes Toldmyndigheder.

2. Skibets Opholdssted under den sanitære Undersøgelse og Toldvisiteringen bestemmes af Havnebestyrelsen i Samraad med Toldmyndighederne og andre Institutioner.

3. Skibenes Indklarering finder Sted efter Tur og efter deres Ankomst Døgnet igennem, Passagerskibe indklarerer uden at vente paa Tur.

4. Før Afslutningen af den sanitære Undersøgelse og Nedtagningen af Karantæneflaget er det forbudt at gaa ombord paa eller forlade Skibet.

5. Landsætning af Passagerer sker efter Kontrol i Henhold til Passagerlisten. Landsætning af udenlandske Skibes Besætningsmedlemmer tillades kun efter Toldvisitering af Skibet og mod Forevisning af Passersedler, som udfærdiges af Kontrollen.

6. Skibets Visitering foretages af Toldmyndighederne umiddelbart efter Afslutningen af Skibets sanitære Besigtigelse. Før Begyndelsen af Toldvisiteringen er Skibets Kaptajn pligtig at give Toldmyndighedernes Repræsentant skriftlig Oplysning om følgende: a) Skibets Type og Navn, Skibets Flag og Rederens Nationalitet. b) Kaptajnens For- og Efternavn, c) Havne, hvor Varerne er lastet og Havne, hvortil de er bestemt, d) Antallet af Konnossementer, e) Fortegnelse over Varer, som transporteres uden Konnossement eller andet Dokument til den paa gældende Havn, men destineret til andre Havne med Undtagelse af Passagerernes Rejsegods og Haandbagage, Oplysning om disse Varers Adressater, f) Fortegnelse over Værdipapirer etc., g) Fortegnelse over Vaaben, explosive og brandfarlige Genstande, som findes paa Skibet, enten som Last eller som en Del af Skibets Udrustning, h) Fortegnelse over Genstande, som ikke er beregnet til personligt Brug af Besætningsmedlemmerne; Genstande, som opdages ved Toldvisiteringen og som ikke findes i Fortegnelsen, skal tilbageholdes som Kontrabande.

7. Til de skriftlige Oplysninger, saavel som til Kaptajnens mundtlige Oplysninger, skal føjes a) Fortegnelse over de ombordværende Passagerer og Passagerernes Rejsegods, b) Fortegnelse over Besætningens Medlemmer (Skibsbeholdningslisten), c) Tolddokumenter (Indførseltilladelse, Oprindelsescertifikat), d) Lastningsdokumenter (Konnossement), e) Handelsdokumenter (Regninger, Fakturaer, Specifikationer), f) Skibsdokumenter (Maalebrev, Nationalitetspapirer).

Anmærkning. 1) Passagerlisten bør indeholde: a) fuldstændigt For- og Efternavn, b) Antal Bagagekolli for hver Passager og det samlede Antal Kolli, c) Kaptajnens Underskrift. 2) Skibsforraad og Genstande hørende til Skibets Udrustning angives tilnærmelsesvis efter Vægt, Antal eller anden Maalestok.

8. Hvis en Vare, der er bestemt til en Havn i Sovjet-Unionen, som Følge af Havari ikke afleveres i denne Havn, er Skibets Kaptajn pligtig til tillige med de skriftlige Oplysninger at tilstille Toldmyndighederne Afskrift af Søprotollen.

9. Visitering skal omfatte alle Rejsegods- og Handbagagekolli, som tilhører Passagerer og Besætning, alle Lokalteter i Skibet (Toiletter, Tjenesterum, Lastrum, etc.), Passagerernes og Besætningsmedlemmernes Kahytter.

10. Efter Afslutning af Skibets Besigtigelse skal Toldmyndighederne plombere og forsegle de Lokalteter, som indeholder Varer og Genstande, der er bestemt til Losning i andre Havne og som ikke skal føres i Land (Vaaben etc. efter Toldmyndighedernes Skøn). Toldmyndighederne har endvidere Ret til at plombere eller forsegle Lokalteter, som indeholder Varer, der er bestemt til at losses i den paa gældende Havn, hvis Losningen ikke sker umiddelbart efter Besigtigelsen.

11. Udenlandske Skibes Radioanlæg skal forsegles af Repræsentanter for Havnemyndighederne saa længe Skibet befinder sig i Havnen.

12. Overførsel af Proviant og Drikkevarer fra et Skib i Udenrigsfart til et andet kan undtagelsesvis tillades af Toldmyndighedens Chef, i hvilket Tilfælde Overførslen skal bemærkes i begge Skibes Papirer.

13. Kaptajner paa udenlandske Skibe har Ret til med Toldmyndighedernes Vidende uden Licens at tage ombord Forraad og levende Dyr, som er nødvendige til Besætnings og Passagerernes Levnedsmiddelforsyning.

14. Før Besigtigelsens Begyndelse skal Kaptajnen af en Toldtjenestemand gøres bekendt med Toldreglerne i den paa gældende Havn ved at for ham foretage den Deklaration, som findes, og antegne i denne Antallet og Arten af de Genstande, som efter Kaptajnens Anvisning er plomberet paa Skibet.

15. Til Bekræftelse af, at Kaptajner paa udenlandske Skibe paa legal Maade har erhvervet sovjetrussisk Valuta skal Speditionsfirmaet ved Afgivelse af Forskud til Skibets Kaptajn gøre Anmærkning herom, forsynet med Underskrift og Stempel.

16. Alle Arbejder med Skibes Losning og Omlastning til andre Skibe sker efter Toldmyndighedernes Tilladelse, Losning af Last skal finde Sted i Henhold til Konnossement, og hvis Konnossement savnes efter Manifest, Lastens Frigivelse sker, naar Toldmyndighederne har sat Visum paa Konnossement eller Manifest.

17. Naar Varer viser sig at være beskadigede, etc., samt naar de ankommer uden Dokument eller ikke er oplaget i de af Kaptajnen afgivne Oplysninger eller naar de ikke er i Overensstemmelse med Lastningsdokumentet, skal saadanne Varer underkastes umiddelbar Toldbesigtigelse i Nærværelse af Skibets Kaptajn eller dennes Befuldmægtigede samt Havarikommissarien, or der skal oprettes et Dokument herom, der skal underskrives af alle tilstedeværende.

18. Tilladelse til et Skibs Afgang fra Havnen i Sovjet-Rusland til Udlandet kan kun gives af Havnebestyrelsen, naar der i Skibspapirerne er gjort Anmærkninger af Toldmyndighederne om Toldbehandlings Afslutning. Paa de Steder, hvor Havnemyndigheder ikke findes, giver Toldmyndighederne Tilladelse til Skibets Afgang.

19. Ved Skibets Afgang til Udlandet kan Toldmyndighederne foretage en Kontrolbesigtigelse af Skibet.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søfartens Bibliotek

Søfartens Bibliotek, som blev dannet ved en Sammenlutning af de bestaaende Søfartsbiblioteker, har nu modtaget Meddelelse fra Maskinmestrenes Forening om, at ogsaa denne Forenings Bibliotek definitivt vil tilslutte sig Søfartens Bibliotek.

Hr. Maskinmester Frilthof Hansen repræsenterer Foreningen i Søfartens Biblioteks Bestyrelse.

De ca. 5000 Bøger fra Maskinmestrenes Bibliotek vil blive overleveret til Søfartens Bibliotek en af de nærmeste Dage.

Skagens Havn

Dørgefiskeriet efter Makrel foregaar nu i vid Udstrækning. Baade fra hele Jylland er kommet til Skagen for at fiske der med Havnen som Basis. Fra Vestkysten deltager 12—14 Baade, og der er 4 Baade fra Aarhus samt flere norske Baade, deriblandt Kuttere paa 20 Tons. Dørgbaadens Antal er allerede oppe paa 70, og der kommer sikkert flere til.

Forleden har dette Fiskeri sat Rekord med en Tilførsel til Skagens Havn paa 5000 Snes Makrel. Prisen blev 240—290 Øre pr. Snes, saaledes at Fiskeriet med andre Ord gav 13—14,000 Kr.

Havnebestyrelsens første Møde i nye Lokaler

Københavns Havnebestyrelse har holdt sit første Møde i de nye Lokaler i Havnens Administrationsejendom. Overpræsident Bülow aabnede Mødet med en Tak til Dampskibsfederiforeningen, fordi man havde overladt Havnebestyrelsen Mødelokaler, medens Ombygningen stod paa.

Paa Dagsordenen var et Forslag fra Havnedirektøren om Bevilling af 3000 Kr. til Anskaffelse og Opstilling af et Radiofyrt paa Langeliniemolen. Under Ispiseringen har Fyrvesenet haft et Radiofyrt paa Langeliniemolen til værdifuld Støtte for Skibsfarten. Naar Fyrvesenet om kort Tid tager Installationen ned, vil Havnebestyrelsen altsaa bestikke et nyt Radiofyrt.

Fra Havnedirektøren forelaa dernæst Erklæring i en Afgiftssag, som for Tiden verserer i Ministeriet for offentlige Arbejder. Problemet gik i Korthed ud paa, at der i en Række Tilfælde er afkrævet Vareafgift til Københavns Havnevesen af nogle Partier Benzin, der er transporteret søværts hertil fra Udlandet efter Omladning til Lægter i Nyborg Havn. Nyborg Havnevesen har i disse Tilfælde opkrævet Afgiften og mener sig ikke forpligtet til at foretage Tilbagebetaling.

Havnedirektøren siger hertil i sin Erklæring, at Københavns Havn ikke bør stille Afgiftspligten i Afhængighed af, om en Provinshavn efter sine Afgiftsregler har opkrævet Afgift af den paa gældende Vare. »Men Reglen maa

være den med naturlig Sprogbrug stemmende, at Varer, som i en Provinshavn overlosses direkte fra det fra Udlandet kommende Skib til et andet Fartøj, er at anse som tilført Københavns Havn søværts fra Udlandet, medens Varer, som under tilsvarende Forhold har været oplosede til Land i vedkommende danske Havn, er tilført Københavns Havn søværts fra Indlandet.

Denne Regel følges her i Københavns Havn endog i udvidet Form, idet ikke alene Varer, der overlosses direkte fra Skib til Skib, men ogsaa Varer, der overlosses fra Skib til Land og derfra videre pr. Skib til Modtagerhavn, er fritaget for Vareafgift i Københavns Havn, men betaler Vareafgift i den endelige Modtagerhavn.

Havnedirektøren fik paa Modet Tilslutning til at fastholde overfor Ministeriet for offentlige Arbejder, at Vareafgiften af de paagældende Partier Benzin med Rette er afkrævet i Københavns Havn.

Den sidste Sag drejede sig om Tilladelse til at foretage Opfyldning paa det lave Areal i Kalvebodstrand umiddelbart Syd for Kongens Enghave. Man vedtog at søge indhentet Tilladelse hertil hos Ministeriet for offentlige Arbejder.

Finnboda Værft

Paa Finnboda Værft søsatte fornylig et 3450 Tons d.w. Lastmotorskib af aaben Shelterdekstypen for Sveabolagets Regning. Det var en Mærkedag i Værftets Historie, og Finnbodas Fremgang er meget bemærkelsesværdig i den senere Tid. Under den nuværende Chef, Direktør C. R. Hansen — vor Landsmands — Ledelse er det gaaet meget stærkt frem. Et Bevis herpaa fik man efter Søsætningen, idet Direktør Hansen udnævntes til Ridder af Vasaordenen, hvilket er ret enestaaende, idet han kun knap et Aar har været svensk Statsborger.

Samtidig fik Sveabolagets Chef, Direktør Em. Høberg Kommandørkorset af Vasaordenen.

Der er allerede bestilt et Søsterskib til det nu søsatte, og Arbejdet med det paabegyndes omgaaende.

Østbornholmske Dampskibsselskab

Det Østbornholmske Dampskibsselskab har afholdt Generalforsamling i Almindingen. Bestyrelsens Formand, Direktør E. Sonne Hansen, omtalte indledningsvis de vanskelige Trafikforhold for Tiden og mindedes to af Selskabets Funktionærer, Ekspeditor i Svanke, Kaptajn Nielsen og Maskinmester Romer, der var afgaaet ved Døden. Formanden aflagde derefter Beretning om Selskabets Virksomhed.

Med Spænding, men med de bedste Forventninger, imødesaa vi i Bestyrelsen, hvorledes Sejlsadsen med vore to nye Skibe, der begge blev sat ind i Sæsonen i Fjor, vilde gaa.

Ved Generalforsamlingen i Nexø den 22. Juni kunde jeg allerede meddele, udtalte Formanden, ifølge »Bornholms Avis«, at hvis der ikke skete noget meget slemt ude i Vinden, tydede alting paa en god Turistsæson med mange rejsende; vi havde en Mængde Forudbestillinger.

De første 8 Maaneder af Aaret indtil September forløb ogsaa særdeles tilfredsstillende. Godsindtægten var gaaet frem med ca. 10.000 Kr. og Passagerindtægten med ca. 155.000 Kr. sammenlignet med Aaret før, yderligere tegnede det til en god Eftersæson. Alle haabede Fred, men Haabet blev desværre beskæmmet. Krigen kom den 1. September, og dermed stoppede al Rejselyst; Køjerne blev afbestilte, Foreningsturen annullerede, og Folk rejste kun, naar det var strengt nødvendigt, men godt var det dog i Parentes sagt, at Krigen ikke var kommet 2 Maaneder tidligere. Vi begyndte Aarets Sejlsads med ni sejle med Dpsk. »Carl« 2 Gange ugentlig paa København til 29. Marts, da Dpsk. »Carl« blev oplagt og Motorskibet »Nordbornholm« indsat. Denne sejlede 2 Gange ugentlig i April Maaned, men fra 1. Maj 3 Gange ugentlig. »Østbornholm« kom i Fart den 8. Juni.

I Sæsonen fra 15. Juni til 19. August gik begge de nye Skibe i daglig Fart begge Veje, foruden 2 ugentlige Dagture, altsaa ialt 9 Ture om Ugen. Dette er ogsaa det yderste, Skibene kan præstere, men Resultatet var særdeles godt, der kom i denne Sæson langt flere Turister til Bornholm end nogensinde tidligere.

De sidste 4 Maaneder af Aaret var ikke gode. Den 12. September blev Fragtraterne forhojet med 20 pCt., og yderligere den 1. December igen med 20 pCt. Vi havde i disse 4 Maaneder en Fragtindtægt paa ca. 102.000 Kr. mod ca. 79.000 Kr. i 1938 og altsaa en Fremgang paa Gods af ca. 23.000 Kr., hvilket tilsyneladende var meget pænt, medens Passagerindtægten gik ca. 2500 Kr. tilbage, men da Udgifterne, særlig til Krigsassurance, Krigstillæg til Besætning, Solarolie og forøgede Arbejdsudgifter, særlig paa Grund af meget Natarbejde ved Losning og Lastning, har været meget store, har de 4 Maaneder dog givet et betydeligt Driftstab. Overskudet for hele Aaret er derfor ikke saa godt, som det en Overgang tegnede til, nemlig kun 58.451 Kr., som Bestyrelsen har vedtaget at afskrive paa de 2 nye Skibe, medens Dpsk. »Carl« stadig er opført i

Status til Anskaffelsessummen 63.436 Kr. Den samlede Godsindtægt i 1939 har været 314.577 Kr. mod 281.985 Kr. i 1938, og Passagerindtægten androg 380.199 Kr. mod 281.985 Kr. i 1938; denne sidste er saaledes støget med ca. 145.000 Kr.

Beretning og Regnskabet godkendtes, og til Bestyrelsen nyalgtes Forretningsbestyrer Emil Koføed, Hasle.

Direktør Sonne Hansen gav derefter en Oversigt over Selskabets Sejlsads i de vanskelige Ismaaneder i Aar. Begge de nye Skibe, »Østbornholm« og »Nordbornholm«, var blevet haardt medtagne af Sejlsadsen i den svære Is og maatte til Værft i Aalborg. De er nu begge i fuld Orden, men Reparationer kostede ca. 300.000 Kr., hvoraf Assurancen dog dækker det meste.

Skibsudpegningsnævn

Det ved Lov af 21. September 1939 angaaende Tilvejebringelse af Befordringsmidler til Brug for Krigsmagten og ved Beskyttelsen af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb bestemte Nævn til Udpegning af flydende Materiel m. v. — Skibsudpegningsnævnet — har faaet følgende Sammensætning: Chefen for Søtransportvæsenet, Kommandørkaptajn K. Hammerich, Formand. Udnævnt af Forsvarsministeren: Suppleant: Direktør, Kaptajnlejt-nant R. L. Albertsen, Søtransportvæsenets Stationsofficer for Sjælland ost. Udnævnt af Ministeren for Handel, Industri og Søfart: Havariexpert, Orlogskaptajn L. Rostock-Jensen. Suppleant: Skibsinpektør, Orlogskaptajn H. F. Kjær. Udnævnt af Indenrigsministeren: Luftværnsinspektør, Kaptajn S. A. Andersen, Suppleant: Lederen af Statens civile Luftværns Uddannelsesafdeling C. L. Pedersen. Orlogskaptajn A. Grove fungerer som Nævnets Sekretær.

Bulgariens Søfart genoptages

Den bulgarske Søfart, som blev ganske indstillet, da Italien traadte ind i Krigen, er nu blevet genoptaget, men dog kun paa Ruten Konstanza—Istanbul—Piræus. Havne-ne i Levanen og Ægypten vil endnu ikke blive anøbet.

Efter den tyrkiske Regerings Ønske har det rumænske Luftfartselskab maattet indstille Flyveruten Bukarest—Istanbul, da Lufthavnen i Istanbul er blevet lukket foreløbig.

»Washington« ankommet til New York

Den amerikanske Damp »Washington« ankom forleden i god Behold til New York med 786 Passagerer ombord.

Handelstraktat mellem Sovjet og Finland

Fra Moskva meddeles, at Forhandlingerne om en finsk-russisk Handelstraktat er blevet afsluttet med godt Resultat. Den finske Handelsminister Kotilainen, der var Leder af den finske Delegation, undertegnede paa Finlands Vegne den opnaaede Overenskomst.

Den hollandske Østersø-Skibsfart

Det hollandske »Handelsblad« meddeler, at Drøftelserne mellem de tyske og de hollandske Myndigheder om Genoplagelse af den hollandske Kystskibsfart til Østersølandene er blevet afsluttet paa tilfredsstillende Maade. Der skal begyndes med Transport af Tommer fra Sverige til Holland.

Amerikansk Kontrol med Skibsbevægelser

Finansminister Morgenthau meddeler, at Finansministeriet har oprettet et »Kontor for Handelsskibsbevægelser« til Gennemførelse af de i Præsident Roosevelts sidste Proklamation fastsatte Bestemmelser om Kontrollen med udenlandske Skibe i de Forenede Staters Havne. Ministeren erklærede, at det nye Kontor gennem Havnemyndighederne vilde forstærke Tilsynet med Ankerpladser og Skibsbevægelser i de Forenede Stater saavel som Transporten af Sprængstoffer og andre farlige Ladninger.

Sejlsadsen paa Maas

Efter hvad »Handelsblad« meddeler fra Nymwegen, har Skibsfarten paa Maas-Floden allerede været i Gang i nogen Tid. Kultiforselen fra Syd-Limburg er derved sikret. Indtil videre er Sejlsadsen tilladt for Skibe paa indtil 1000 Tons.

Betaling af Vareimport fra Danmark til Portugal

Ved et portugisisk Lovdekret af 14. Maj er der blevet fastsat følgende Bestemmelser vedrørende Betaling af Vareimport fra Danmark til Portugal:

Betalingen af Gældsposter i Forbindelse med Vareimport fra Danmark maa for saa vidt angaar Enkeltpersoner og Sammenslutninger hjemmehørende i Portugal og tilhørende Øer kun finde Sted i »Banco de Portugal« og kan foretages enten af Debitor selv eller gennem en Bank. De indbetalte Beløb indgaar i »Banco de Portugal« eller paa en særlig Escudos-Konto, der ikke forrentes.

Gældsposter i fremmed Mønt omveksles til Escudos efter den paa den Dag Betaling finder Sted til »Banco de Portugal« eller anden Bankforretning af førstnævnte Bank fastsatte Salgskurs.

Spanske Bestemmelser om Oprindelsescertifikater

I Tilslutning til de gældende spanske Regler om Oprindelsescertifikater har Gesandtskabet i Madrid gjort opmærksom paa følgende:

Naar et Oprindelsesbevis ikke er modtaget samtidig med vedkommende Varesending, kan denne dog fortolde, mod at Varemottageren stiller en Garanti paa Toldboden og afgiver Lofte om at fremskaffe Oprindelsesbeviset i Løbet af 3 Maaneder. Varerne fortoldes paa almindelig Maade, det vil for Danmarks Vedkommende sige efter »Tarifa convencional autonoma«. Men hvis Oprindelsesbeviset ikke er Toldvæsenet i Hænde inden Udlobet af tre Maaneder, fortoldes Varerne endeligt efter den højere »Tarifa primera«.

Rhintrafikken i Holland genoptaget

Sejladnen fra Rotterdam ad Rhinen er atter genoptaget. Der er livlig Trafik og mange Slæbebaade er undervejs fra Tyskland med Kul til Holland. Ogsaa Skibsfarten til Amsterdam og andre hollandske Pladser kan nu genoptages ad Rhinen, Lek og Merwede-Kanalen. Ved Arnhem arbejdes der med fuld Kraft paa at fjerne alle Rester af ødelagte Broer, der endnu hæmmer Trafikken.

Assurance-Compagniet »Baltica«

Assurance-Compagniet Baltica A/S afholdt den 28. Juni 1940 sin ordinære Generalforsamling paa Selskabets Kontor med Overretssagfører O. Bay som Dirigent.

Formanden, Højesteretssagfører *Frits Bülow*, aflagde Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar samt fremlagde det reviderede og deciderede Regnskab.

Selskabets Brutto-Præmieindtægt i samtlige Brancher beløb sig i 1939 til Kr. 44.371.508,33, hvoraf Kr. 23.102.672,67 for egen Regning; af Bruttopræmierne vedrører Kr. 2.992.853,42 Livsforsikringsvirksomheden.

Samtlige de af Selskabet drevne Forsikringsbrancher viser Overskud, Brand- og Ulykkesforsikringen endog særdeles tilfredsstillende Resultater. Søforsikringen viser derimod kun et beskedent Overskud, idet det har været nødvendigt væsentligt at forhøje de afsatte Reserver, hvilket blandt andet skyldes det særlige Usikkerhedsmoment, der for Tiden knytter sig til de med Afvikling af Søforsikringsforretning forbundne Skadesudgifter, samt mangelfulde Oplysninger med Hensyn til Antal og Omfang af indtrufne Skader.

De samlede betalte Skader for egen Regning andrager Kr. 11.885.234,46. Til Præmie- og Skadesreserver er der ialt henlagt Kr. 34.094.112,97.

Selskabets samtlige Værdipapirer er bogført med Kr. 39.297.894,89 mod Kr. 39.794.395,98 pr. 31. December 1938. Værdipapirer, der er Genstand for offentlig Kursnotering, er optaget til 5 Aars Genemsnitkurser. De øvrige Værdipapirer er optaget til Ultimokurs og de Livsforsikringsafdelingen tilhørende danske Obligationer til Selskabets Køberkurser, jfr. Livsforsikringslovens Regler.

Kursreguleringen af Selskabets Fondsbeholdning — bortset fra Livsforsikring — har medført en Nedskrivning paa Kr. 523.882,81, der afholdes under Gevinst- og Tabs-Konto.

Allerede i Foraaret 1939 havde Selskabet som Følge af de truende Muligheder for et Krigsudbrud, der kunde komme til at stille ganske særlige Krav til Selskabets Likviditet, draget Omsorg for at have betydelige Beløb disponible i inden- og udenlandske Banker, og Regnskabet udviser derfor ogsaa, at Selskabets Bankbeholdning andrager Kr. 8.777.886,19 mod Kr. 2.940.017,22 pr. 31. December 1938.

Driftsregnskabet balancerer med Kr. 73.621.120,20. Overskudet excl. Overførsel fra forrige Aar andrager Kr. 1.448.741,47, efter at der udover det i Fjor hensatte Beløb paa 1.900.000 yderligere er hensat Kr. 100.000 til Reserve til Disposition for kommende Aars Regnskaber. Desuden udviser de særlige Driftsregnskaber for Livsforsikring et Overskud paa Kr. 176.340,32, hvoraf Kr. 137.813,06 henlægges til de Forsikredes Bonusfond.

Der udbetales Kr. 544.000 til Aktionærerne, svarende til 8 pCt. af den indbetalte Aktiekapital.

Regnskabet udviser, at Selskabets samlede Kapitalreserver udover den indbetalte Aktiekapital andrager Kr. 12.471.772,55.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Højesteretssagfører *Frits Bülow* og Direktør *Vilhelm Nielsen*, genvalgtes.

Revisorerne, statsautoriseret Revisor *Helge Andersen* og Kommandør *Hartlung*, genvalgtes.

»Vendila«s Regnskab

Dampskibsselskabet »Vendila« har afholdt ekstraordinær Generalforsamling under Ledelse af Landsretssagfører Thorsøe-Jacobsen. Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Gelting, forelagde Forslag om en Ændring i den paa den ordinære Generalforsamling vedtagne Overskudsfordeling, der ønskedes vedtaget af skattetekniske Hensyn som Følge af de nye Skattelove. Forslaget gik ud paa, at den vedtagne Overførsel til 1940 af 202,511 Kr. formindskedes med 192,923 Kr., der henlægges til Afskrivningsfond. Forslaget vedtoges enstemmig.

Konsul Sigval Bergesen og Stavangerske Dampskibsselskab

Konsul Sigval Bergesen, Stavanger, er i Følge »Stavanger Aftenblad« traadt tilbage fra Ledelsen af Det Stavangerske Dampskibsselskab.

Sigval Bergesen har været knyttet til Ledelsen af dette Selskab i over 40 Aar, deraf 27 Aar som Ordfører i Repræsentantskabet. Han afløstes af Skibsreder Ole Bergesen.

Hamburg—Leningrad

Foruden Hamburg-Rederierne Ernst Russ og A. Kirsten vil ogsaa i Følge »Deutsche Allgemeine Zeitung« Det Oldenburg-portugisiske Dampskibsrederi deltage i Trafikken mellem Hamburg og Leningrad. Dette Rederi vil træde i snævert Samarbejde med de to ovennævnte. Den første Udrejse vil ske med Damperen »Rabat« allerede i denne Maaned.

70 Aar

Medindehaveren af »Frihavns Skibsprovianteringsforretning«, Kaptajn A. P. Melgaard fyldte Tirsdag 70 Aar. Kaptajn Melgaard, der er født i Porsgrund i Norge, og som i sin Ungdom sejlede med store Sejlskibe i Langfart, kom i Aarene omkring Aarhundredskiftet om Bord i Dampskibet »Vadsø« af Porsgrund, der gik i Timecharter for D.F.D.S. i fast Ruteaflet mellem København og vestengelske Havne. Han afløste Skibets kendte Fører, Kaptajn L. Poulsen, men ved Verdenskrigens Udbrud ophørte Sejladnen, og »Vadsø« gik hjem for Oplægning.

I 1915 overtog Kaptajn Melgaard Repræsentationen for »Frihavns Skibsproviantering« i København, og da dette Aktieselskab i 1918 blev opløst, overtog Grosserer Fr. Mommsen, der havde været knyttet til Firmaet siden 1895, sammen med Kaptajn Melgaard Firmaet. Dette er gennem de forløbne Aar ført frem til en smuk Position.

Dødsfald

En af Norges kendteste Shippingmen, Skibsmægler *Conrad Boe*, Seniorchef i Firmaet Conrad Boe, Ltd., Oslo, er død, 61 Aar gammel.

Conrad Boe var født i Arendal, gennemgik Handelsgymnasiet og blev som ung Mand ansat i Rederiet Fearnley & Eger. Efter syv Aar i dette Firma og ni Aars Arbejde ved Skibsfartsvirksomheder i Tyskland, Frankrig, England og Amerika, startede han i 1915 sit eget Firma i Oslo og gjorde det til et Foretagende, der var kendt i Skibsfartskredse over hele Verden; han var norsk Pioner paa Tankbefragtingens Omraade.

Som Forfatter af den blandt Alverdens Rederier kendte og værdsatte »Boe Code« senere »New Boe Code« har han gjort Skibsfarten og Forretningsverdenen store Tjenester, da denne Code var baade meget alsidig og nøjagtig.

Den kendte finske Skibsreder, Direktør *Karl Kurtén*, er død, 75 Aar gammel.

Direktør Kurtén var oprindelig Leder af Rederiet Wasa-Nordsjö; da dette Rederi for adskillige Aar siden blev sluttet sammen med »Finska Ångfartygs A/B«, gik han over i dette Firm som Direktør og Bestyrelsesmedlem.

Direktør Kurtén var kendt og afholdt i vide Kredse, ogsaa her i Danmark.

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *Jorgen Jørgensen Snedker*, er død, 77 Aar gammel. Kaptajn Snedker, der stammede fra Samsø, kom til Søs som 14 Aars Dreng og sejlede, inden han kom paa Navigationsskole paa Bogø, med danske, engelske og amerikanske Sejlskibe paa Langfart. Sin Navigationsskole sluttede han i 1889, og han ansattes Aaret efter som Styrmand i Det Forenede. I 1906 blev han Skibsfører og har bl. a. i Aarenes Løb ført Nishnij Novgorod, Expres, Avanti, Arkansas og Nidaros. I 1928 gik han i Land.

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 38. 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.: »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.

PENSION for Privat-Funktionærer —
 den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løse

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & 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

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Hovedoplag for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København



Brug **Holzappel's**
International
 Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
 DANSK ARBEJDE

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



Viking
 Kompasser
 Viking
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassetiere

Forlang III, Katalog

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

Telegrams:
 Vinkco

ROTTERDAM

Telephone:
 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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 3. Juli 1940.

Nr. 29.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnenter kan indon Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1824. Østersøen. Store-Bælt S.-lige Indgang. Oplysning om Lystønder.

(N. f. S. Nr. 28/2040. Berlin 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/1706 1940 meddeles, at den under a) nævnte Lystønde paa c. $54^{\circ} 41',1$ N. $10^{\circ} 45',4$ E. er malet rød, samt at Lystønden b) paa c. $54^{\circ} 46',0$ N. $10^{\circ} 48',1$ E. er malet hvid.

(E. f. S. Nr. 27/1706 1940. Kort Nr. 142, 140, 185 og 126.)

1825. Sverige. Stockholm Skærgaard. Nynäshamn. Fyr slukket.

(U. f. s. Nr. 25/1401. Stockholm 1940.)

I Omraadet ved *Nynäshamn* paa c. $58^{\circ} 54'$ N. $17^{\circ} 58'$ E. er nedennævnte Fyr paa Grund af Reparation slukket indtil 6. Juli 1940:

I S.-lige Indløb til *Nynäshamn*: *Trehörningen nedre* og *övre* samt *Nynäshamn* Fyr.

I N.-lige Indløb til *Nynäshamn*: *Finnhällorna* Fyr.

1826. Finland. Sejladsforskrifter.

(N. f. S. Nr. 28/2169. Berlin 1940.)

a) Indsejlingen ved *Orrengrund* er aabnet for Skibsfarten. Skibe, der kommer fra Søen og agter sig til E.-lige *finske* Havne, kan benytte denne Vej; de faar Lods ved *Orrengrund* Lodsplads. Det er nødvendigt at tage Lods, da alle Sømærker endnu ikke er udlagt i dette Farvand.

b) Alle *finske* Havne i *Bottniske Bugt* er nu isfrie.

Skibe, som fra *Østersøen* eller fra den *finske Bugt* vil til *Bottniske Bugt* gennem *finsk* Højhedsomraade, skal løbe ind til Skærene i *Ålandshavet*, hvor Lods faas SW. for *Mariehamn*, som meddelt i E. f. S. Nr. 23/1532 1940.

(E. f. S. Nr. 23/1532 1940.)

1827. Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde udlagt.

(U. f. s. Nr. 17/556. Helsingfors 1940.)

Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde paa c. $63^{\circ} 36',1$ N. $21^{\circ} 49',5$ E. er udlagt paa Station.

1828. **Finland. Bottniske Bugt. Fyrskib genudlagt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)
Fyrskibet *Snipan* paa c. 63° 26' N. 20° 40' E. er atter udlagt paa Station.
1829. **Finland. Bottniske Bugt. Sälgrund Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 17/553. Helsingfors 1940.)
Sälgrund Fyr paa c. 62° 20' N. 21° 12' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 27/1717 1940.)
1830. **Finland. Bottniske Bugt. Åland. Sømærke ødelagt.**
(U. f. s. Nr. 17/570. Helsingfors 1940.)
Dänö-Gamlen Sømærke paa 60° 25' 30" N. 19° 45' 30" E. er ødelagt.
1831. **Finland. Skärgårdshavet. Åland. Järsö Sejløb. Ledebaaker forandret.**
(U. f. s. Nr. 17/565. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Ledebaaker er forandret:
a) *Skötskär* (Bagmærke) paa 60° 03' 37" N. 20° 20' 35" E. bestaar nu af en paa Støtter staaende rund, rød Tavle over en rektangulær hvid Tavle.
b) *Kalkgrund* (Formærke) paa 60° 03' 10" N. 20° 20' 10" E. bestaar nu af en paa Støtter staaende rund, hvid Tavle med rød Rand over en mindre, rektangulær rød Tavle over en rektangulær hvid Tavle med et rødt, vertikalt Felt i Midten.
Baakerne er overet i Pejling c. 26°.
(E. f. S. Nr. 54/3530 1939.)
1832. **Finland. Skärgårdshavet. Utö Fyr tændt. Lufttaagesignaler afgives.**
(Telegram fra Lodskontoret i Åbo.)
Utö Fyr paa c. 59° 47' N. 21° 22' E. er tændt. Lufttaagesignaler afgives.
1833. **Tyskland. Plantagenet Grund N. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 28/2175. Berlin 1940.)
Den 21. Juni 1940 er paa c. 54° 41',₂ N. 12° 49',₇ E. observeret en lodret staaende Stage, antagelig den samme formodede Mast af et sunket Fiskerfartøj, hvorom meddeltes i E. f. S. Nr. 26/1684 1940.

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

1834. **Danmark. Sundet. Middelgrund. Oplysning om Dybde paa Losseplads.**
Paa *Middelgrund* Losseplads, hvor Dybdeangivelserne betegnes som upaalidelige, er der paa 55° 41' (48") N. 12° 39' (51") E. fundet en Dybde paa 2,₆ m, medens den i Kortet opgivne Vanddybde er 5,₀ m.
(Kort Nr. 134, 133, 132 og 130.)
1835. **Danmark. Sundet. Kastrup Havn. Mineskærm opsat.**
Udfor *Kastrup* Havn paa c. 55° 38',₂ N. 12° 39',₆ E. er i 50 m Afstand fra Ydermolen opsat en Skærm til Beskyttelse mod drivende Miner.
1836. **Danmark. Sundet. Kalveboderne S.-lige Del. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/1735 1940, meddeles, at den deri nævnte Undervandshindring c. 75 à 100 m NE. for *Vragkosten* paa 55° 35' (29") N. 12° 30' (36") E. forgæves er eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 27/1735 1940.)
1837. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb. Siø Bro S. t. E. Vrag bortsprængt. Vragvager inddraget.**
Vraget af Motorjagten *Marie*, der var sunket paa 54° 57' (00") N. 10° 42' (33") E., c. 200 m S. t. E. 1/2 E. for Brohovedet af *Siø* Bro, er bortsprængt til en mindste Vanddybde af 3,₆ m. Vragvageren er inddraget.
(E. f. S. Nr. 18/1334 1940.)

1838. Danmark. Lille-Bælt S.-lige Del. Fyrskibe og Afmærkning ved det danske Spærreomraade inddraget. Omraade frigivet.
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 28/1785 1940 meddeles, at Fyrskibe og Afmærkning ved Gennemsejlingsaabningen i det danske Spærreomraade i Lille-Bælt S.-lige Del er inddraget. Der er nu fri Passage for almindelig Skibsfart i Omraadet.
 (E. f. S. Nr. 28/1785 1940. Kort Nr. 150, 152 og 185.)
 (Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1839. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
 Under militære Skarpskydningsøvelser, som i Juli d. A. skal afholdes paa *Melby-Tollerup* Overdrev mellem *Asserbo* Plantage og *Liseleje* Plantage, vil Overdrevet samt den NW. for nævnte Terræn værende Del af Kysten og Havet indtil en Afstand af c. $3\frac{1}{4}$ Sm være spærret for Passage:
 Hver Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag fra Kl. 0800—1400.
 Langs *Asserbo* Plantages W.-Side fra Kysten til *Rævehuslinien* og langs *Liseleje* Plantages E.-Side vil blive opstillet Afvisere. Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydningen varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo* Plantager.
 Der vil endvidere blive skudt fra Flyvemaskine mod Slæbemaal. Maskinerne flyver langs Kysten mellem Midten af *Liseleje* Plantage og til c. *Byrantebjerg*.
 Grundet paa Livsfare forbydes al Færdsel paa nævnte afspærrede Areal samt Sejlads paa den afspærrede Del af *Kattegat* paa nævnte Dage og Tider.
Asserbo Plantage: c. $56^{\circ} 01' N.$ $12^{\circ} 01' E.$
1840. Sverige. Kattegat. Rörö. Udkigstaarn opført.
 (U. f. s. Nr. 25/1416. Stockholm 1940.)
 Et 17 m højt Udkigstaarn, der er godt synligt til Søs, er opført paa c. $57^{\circ} 46',_5 N.$ $11^{\circ} 37',_3 E.$
 (Kort Nr. 101, 100 og 92.)
1841. Sverige. Skagerrak. Stora Kornö E. Afmærkning forandret.
 (U. f. s. Nr. 25/1417. Stockholm 1940.)
 Paa den W.-ligste af de til *Hängdyn* Flak hørende Braad er paa $58^{\circ} 17',_{60} N.$ $11^{\circ} 24',_{12} E.$ opsat en fast rødmalet Stage forsynet med en opadvendt Kost over en Trekant med Spidsen nedad. Stagen med Kost, som tidligere var udlagt W. for Flakket, er inddraget.
1842. Norge. Skagerrak. Sandefjord Anduvning. Bonden Baake malet.
 (N. f. S. Nr. 28/2056. Berlin 1940.)
Bonden Baake paa c. $58^{\circ} 59',_1 N.$ $10^{\circ} 15',_7 E.$ er nu malet rød-hvid-rød.

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

1843. Venezuela. Las Piedras. Lodstvang.
 (U. f. s. Nr. 25/1425. Stockholm 1940.)
 Alle Skibe, bestemt til *Las Piedras* Havn paa c. $11^{\circ} 42' N.$ $70^{\circ} 14' W.$, skal stoppe eller ankre paa Reden mindst $0,5$ Sm udenfor Fyret, der afmærker $5,2$ m Grunden W. for Molen, for at tage Lods. Søfarende skal stoppe paa et saadant Sted, at de ikke hindrer den af Havnen udgaaende Sejlads. At passere Havnegrænsen uden Lods er strafbart.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1844. Middelhavet. Engelske Minefelter.

(U. f. s. Nr. 25/1437. Stockholm 1940.)

Følgende Omraader erklæres farlige paa Grund af Miner:

1. *Venedig* Bugt N. for $44^{\circ} 46',_0$ N.
2. *Quarnaro* Bugt og Farvandene omkring Øerne *Cherso* og *Lussina*. Skibe, bestemt til *jugoslaviske* Havne N. for $44^{\circ} 30',_0$ N. og E. for $14^{\circ} 00',_0$ E. tilraades det at sejle indenfor *jugoslavisk* Territorialfarvand.
3. Et Omraade, der begrænses
 - a) mod N. af Breddeparallel $41^{\circ} 00',_0$ N.
 - b) mod W. af den *italienske* Kyst.
 - c) mod S. af Breddeparallel $39^{\circ} 48',_0$ N.
 - d) mod E. af Meridian $18^{\circ} 42',_0$ E.
4. Et Omraade, der begrænses
 - a) mod N. af Breddeparallel $38^{\circ} 14',_0$ N.
 - b) mod W. af *Siciliens* Kyst.
 - c) mod S. af Breddeparallel $36^{\circ} 40',_0$ N.
 - d) mod E. af Meridian $16^{\circ} 04',_0$ E.
5. Et Omraade, der begrænses
 - a) mod N. af Breddeparallel $32^{\circ} 35',_0$ N.
 - b) mod W. af Meridian $19^{\circ} 25',_0$ E.
 - c) mod S. af Breddeparallel $31^{\circ} 35',_0$ N.
 - d) mod E. af *Libyen's* Kyst.
6. Et Omraade, som begrænses
 - a) mod N. af Breddeparallel $33^{\circ} 15',_0$ N.
 - b) mod W. af Meridian $22^{\circ} 05',_0$ E.
 - c) mod S. af *Libyen's* Kyst.
 - d) mod E. af Meridian $23^{\circ} 05',_0$ E.
7. Et Omraade, som begrænses
 - a) mod N. af Breddeparallel $32^{\circ} 35',_0$ N.
 - b) mod W. af *Libyen's* Kyst.
 - c) mod S. af *Libyen's* Kyst.
 - d) mod E. af Meridian $24^{\circ} 35',_0$ E.
8. Et Omraade, som begrænses
 - a) mod N. af Breddeparallel $37^{\circ} 30',_0$ N.
 - b) mod W. af Meridian $26^{\circ} 40',_0$ E.
 - c) mod S. af Breddeparallel $36^{\circ} 58',_0$ N.
 - d) mod E. af Grænsen for *tyrkisk* Territorialfarvand.
9. *Taranto* Bugt N. for $40^{\circ} 00',_0$ N.

Med Hensyn til *italienske* spærrede Omraader henvises til E. f. S. Nr. 27/1757 og 28/1819 1940.

1845. Spanien S.-Kyst. Almeria Bugt. Roquetas Fyr ikke kendelig.

(N. f. S. Nr. 28/2057. Berlin 1940.)

Roquetas hvide, faste Fyr paa c. $36^{\circ} 45'$ N. $2^{\circ} 36'$ W. kan ikke skelnes fra en anden stærk Lyskilde i Nærheden af *Roquetas*.

1846. Grækenland. Joniske Hav. Methoni Stræde. Sapienza Island. Karsi Point. Nyt Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 29 (7). Athen 1940.)

Paa *Karsi Point*, *Sapienza Island*, er paa $36^{\circ} 47',_7$ N. $21^{\circ} 42',_5$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $3,3^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $3,0^s$. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 9 Sm. Jernobelisk. Fyret er ubevogtet.

1847. Grækenland E.-Kyst. Athen Bugt (Saronicos). Phlève Island. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 34 (8). Athen 1940.)

Fyret paa *Phlève Island* er flyttet til $37^{\circ} 45',_0$ N. $23^{\circ} 45',_5$ E. og viser nu hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, 3 Formørkelser hver c. 10^s , Lys $3,3^s$, Mørke $1,6^s$, Lys $0,2^s$, Mørke $3,1^s$, Lys $0,2^s$, Mørke $1,2^s$. Synsvidde: 16 Sm. Hvidt Jerntaarn paa Betonfundament. Fyret er ubevogtet.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1940

- 6/485 *Lille-Bælt. Als Sund. Sønderborg.* Oplysning om Lysafmærkningen ved Net- og Kæde-
spærringen.
6/576 Advarsel mod Opankring i Nærheden af Søkabler.
18/1327 *Store-Bælt. Korsør—Sprogø—Nyborg.* Ankring og Fiskeri forbudt.
18/1328 *Lille-Bælt N.-lige Indsejling.* Ankring og Fiskeri forbudt.
18/1365 *Danmark.* Oplysning om Skibstrafik.
19/1413 Forholdsregler vedrørende Sejlads i *danske Farvande.* Advarsel.
21/1458 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstrømsbroen.*
22/1523 Oplysning om *danske Fyr.* Fyrskibe, Lystønder m. m.
28/1750 *Lillebæltsbroen. Storstrømsbroen.* Fortøjningsbøjer til Lodsfartøjer udlagt.

I. Østersøen

1940

- 2/4 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N.* Vrag.
2/8 *Danmark. Bornholm. Gudhjem S.-lige Havn.* Havnearbejder. Lødefyr midlertidigt slukket.
2/9 *Sverige S.-Kyst. Utlången—Falsterborev.* Undervandshindringer. Advarsel.
3/140 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer N.* Vrag.
5/395 *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Dybde i Indløb.
5/396 *Østersøen. Bornholm S.* Vrag.
7/609 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt.* Oplysning om Lodsskibs Plads.
7/611 *Tyskland. Hela N.* Vrag.
15/1125 *Rusland. Finske Bugt.* Forbudte Omraader.
16/1188 *Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen* Fyrskib. Fyrkarakter og Taagesignal forandres.
16/1189 *Sverige. Bottniske Bugt. Stora Fjäderågg Fyr.* Taagesignal forandres.
16/1190 *Tyskland. Danzig Bugt.* Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
21/1460 *Tyskland. Darszerort Fyr W.* Vrag afmærket.
21/1483 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Fyr midlertidig slukket.
22/1490 *Østersøen. Keldsnor Fyr SSW.* Skibsfartshindring.
22/1505 *Tyskland. Kiel Fyrskib SW.* Vrag.
23/1528 Sejladsforskrift vedrørende *Stockholm.*
23/1531 *Sverige. Stockholm Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.
23/1532 *Finland.* Sejladsforskrifter. Færlige Omraader.
29/1826 *Estland. Finske Bugt. Pakri NW. Juminda N.* Færlige Omraader. Advarsel.
23/1545 *Tyskland.* Passage gennem *Kielerkanalen.*
24/1577 *Sverige. Öland. Ölands södra udde.* Bifyr forandres.
25/1621 *Sverige S.-Kyst. Åhus Bugt.* Skydeøvelser.
25/1624 *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
25/1626 *Sverige. Södra Kvarnen og Öregrund Skærgaard.* Minespærringer. Sejladsforskrift. Advarsel.
25/1633 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors.* Sejladsforskrifter. Fyr tændt. Advarsel.
25/1634 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors—Kotka.* Sejladsforskrift. Advarsel.
25/1637 *Estland. Finske Bugt. Ihasalu.* Skydeøvelser og Bombekastning. Advarsel.
25/1644 *Tyskland. Lübeck Bugt. Steinriff.* Vrag.
25/1645 *Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak NE.* Vrag.
25/1663 *Danmark. Gedser Fyr E. t. N. 1/2 N.* Skibsfartshindring.
26/1666 *Østersøen. Lille-Bælt S.-lige Indgang. Store-Bælt S.-lige Indgang. Gedser Rev-Dars. Sundet*
S.-lige Indgang. Lodstjeneste ved Minespærringer ophørt. Sejlanvisning.
26/1678 *Finske Bugt.* Færlige Omraader. Sejladsforskrifter.
26/1683 *Tyskland W.-lige Østersø.* Sejladsforskrifter.
27/1705 *Østersøen. Keldsnor Fyr S. t. W.* Oplysning om Vrag.
27/1730 *Estland. Finske Bugt.* Skydeøvelser. Advarsel.
28/1777 *Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib* midlertidig ombyttet.

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

- 1940
 2/42 Danmark. Sundet. Kalveboderne. Uddybning. Oplysning om Gravemaskiner m. m.
 2/45 Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr. Taagesignal forandres.
 2/46 Sverige. Sundet. Ven. Fyr- og Taagesignalstation oprettes.
 2/48 Sverige. Sundet. Skanør Havn. Sømærker midlertidig inddraget.
 2/56 Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Indsejlingsrende tilsandet.
 2/58 Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende.
 5/476 Danmark. Store-Bælt. Keldsnor. Vrag.
 6/590 Danmark. Sundet. København. Kronløb Fyrlinie. Radiofyr oprettet.
 15/1126 Danmark. Køge Bugt. Afbrykkede Bundgarnspæle. Advarsel.
 19/1377 Sverige. Sundet. Oskars Grund SW. Undervandshindring.
 19/1378 Danmark. Lille-Bælt. Skanseodde S. Undervandshindring.
 21/1461 Danmark. Sundet. Taarbæk Rev. Skibsfartshindring.
 21/1464 Danmark. Køge Bugt. Drogden Fyr S. Skibsfartshindring.
 21/1486 Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyr W. Skibsfartshindring afmærket.
 22/1506 Danmark. Sundet. Drogden 8,0 m Rende. Afmærkning forandret.
 25/1646 Danmark. Sundet. Drogden Fyr W. t. N. Skibsfartshindring.
 25/1649 Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.
 25/1651 Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Vrag.
 25/1653 Danmark. Lille-Bælt S.-lige Del. Vrag.
 26/1688 Danmark. Store-Bælt. Omø SW. Vrag.
 26/1702 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 26/1703 Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Tranekær E. Skibsfartshindring.
 26/1704 Danmark. Lille-Bælt S.-lige Del. Lodstjeneste inddraget. Sejlansvisning.
 27/1733 Danmark. Sundet N.-lige Indgang. Spærring udlagt. Advarsel.
 27/1737 Danmark. Lille-Bælt. Traneodde Fyr NNE. Undervandshindring.
 27/1758 Sverige. Sundet N.-lige Indg. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 28/1783 Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.
 29/1854 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1940
 2/65 Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Havnearbejder. Advarsel.
 2/66 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
 2/67 Danmark. Kattegat. Læsø N.-Kyst. Østerby Havn. Dækmole under Bygning. Advarsel.
 2/68 Danmark. Kattegat. Aalbæk Havn under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.
 2/69 Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib inddraget.
 2/73 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
 2/75 Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Brobygningsarbejder. Advarsel.
 2/79 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 2/80 Sverige. Skagerrak. Väderøerne. Nyt Fyr tændes.
 14/1064) Sverige. Kattegat og Skagerrak. Lystønder udlægges.
 15/1138)
 14/1067 Danmark. Skagerrak. Rubjærg Knude W. Vrag „Eischersheim“ afmærket.
 15/1137 Danmark. Skagerrak. Hirtshals—Rubjærg Knude. Undervandshindring.
 15/1181 Kattegat. Skagen Fyr E. t. N. Vrag „Heddernheim“.
 16/1198 Sverige. Kattegat. Nidingen Fyr. Taagesignal forandres.
 17/1251 Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.
 18/1342 Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Oplysning om Dybde i Indsejling.
 18/1343 Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner. Baake forsvundet.
 19/1385 Danmark. Kattegat. Anholt SSE. Vrag.
 19/1386 Danmark. Limfjorden. Kaas Bredning. Uren Bund.
 19/1424 Danmark. Kattegat. Skagen Havn SE. ½ E. Vrag.
 20/1439 Sverige. W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærringer udlagt. Advarsel.
 20/1441 Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.
 20/1454) Kattegat. Hasenøre-Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
 25/1655)
 21/1467 Danmark. Kattegat. Gerrild Flak. Undervandshindring.
 22/1525) Danmark. Kattegat. Sejero Fyr SW. t. W. Skibsfartshindring.
 23/1575)
 24/1594 Danmark. Kattegat. Aarhus. Havnearbejder. Midlertidig Afmærkning.
 24/1617 Danmark. Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.
 25/1658 Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr N. Skibsfartshindring.
 25/1659 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 25/1664 Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib ombyttes midlertidigt.
 25/1665 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Lystønder midlertidig udlagt.
 27/1738 Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt. Oplysning om Dybde.
 29/1839 Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1940
 3/151 *Nordsøen. Sild W. t. N. Vrag af Uddybningsmaskine.*
 5/482 *Skotland. Moray Firth. Øvelsesomraade for Luft-Bomber. Advarsel.*
 6/532 *England. The Downs N.-lige Anduvning. Farligt Omraade.*
 6/533 *England. Themsen. Sheerness Anduvning. Undervandshindringer.*
 7/625 *Danmark. Graadby. Jerg Fyr slukket. Taagesignal ude af Virksomhed.*
 7/629 *Skotland. Firth of Moray. Minefelt.*
 8/689 *Rusland. Nordlige Ishav. Kola Inlet lukket for Sejlads.*
 8/694 *Nordsøen. Brown Ridge E. Vrag.*
 8/747 *England. Oplysning om Besøring af Løbet mellem Folkestone og Main Channel. Rettelse til E. f. S. Nr. 4/261 1940.*
 10/840 *Nordsøen. Schouwenbank WNW. Farligt Omraade.*
 10/841 *Holland. Signaler til Skibe i Havenød.*
 10/845 *England. Dover Channel. Lystønder flyttet.*
 10/882 *Nordsøen. Schouwenbank N. Farligt Omraade.*
 12/967 *Skotland. Firth of Forth. Inchkeith ENE. Undervandshindringer. Advarsel.*
 13/1010 *Nordsøen. Bligh Bank E. Skibsfartshindring.*
 13/1020 *England. Harwich Havn. Kontrol med Handelskibe.*
 14/1069 *Nordsøen. Themsen—Noord-Hinder Fyrskib. Vrag.*
 15/1139 *Nordsøen. Skotland. Firth of Moray. Advarsel.*
 15/1140 *Danmark. Jylland W.-Kyst. Torsminde Sluse W. Vrag „Edmund Hugo Stinnes“ afmærket.*
 15/1149 *England. Humber Anduvning. Spurn Point ESE. Undervandshindring.*
 16/1204 *Nordsøen. Fairy Bank SE. Skibsfartshindring.*
 16/1208 *England. Themsen. Sheerness Anduvning. Undervandshindringer.*
 17/1272 *England. Dover Stræde—Humber. Oplysning om Lodstjeneste.*
 17/1274 *England. Tyne Floden. Forbudt Ankerplads.*
 17/1323 *Norge. Vestfjord. Bud. Stadlandet. Minespæringer udlagt.*
 17/1326 *Norges W.-Kyst. Skagerrak. Miner udlagt. Advarsel.*
 19/1389 *Nordsøen. Skagerrak. Kaltegat. Engelsk Minefelt i Nordsøen udvidet.*
 20/1442 *Finland N.-Kyst. Petsamo. Minefarc. Advarsel.*
 21/1471 *Frankrig. Dunkerque. Forbudt Ankerplads. Skibsfartsforskrift.*
 22/1511 *Holland og Belgien. Miner udlagt. Advarsel.*
 23/1553 *Skotland. Firth of Forth. Trafikbestemmelser.*
 24/1600 *Norge. Vest Fjord og And Fjord. Miner udlagt.*
 24/1602 *Norge. Bergen. Namsos. Miner udlagt.*
 27/1741 *Finland. Petsamo. Sejladsforskrift.*

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

- 1940
 8/743 *Skotland W.-Kyst. Clyde. Greenock. Forbudt Ankerplads.*
 10/852 *England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Mersey Floden Indløb. Bar Fyrskib. Sejladsforskrift.*
 10/855 *Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Rothesay Bugt. Undersøgelsesankerplads oprettet.*
 10/887\ *Orkney Øerne. Stronsay Firth. Gairsay. Forbudte Ankringsomraader.*
 11/948\ *Orkney Øerne. Shapinsay Sound. Undervandshindringer.*
 12/970 *England S.-Kyst. Spilhead. Lystønde udlagt. Minefelt udvidet.*
 14/1088 *Skotland W.-Kyst. Clyde Floden. Forbudt Ankerplads.*
 17/1276 *Frankrig. Cap Gris Nez. Anduvning. Forbudt Ankerplads.*
 17/1280 *Orkney Øerne. Scapa Flow. Forbudt Ankerplads.*
 18/1352 *England S.-Kyst. Spilhead. Stokes Bugt. Forbudt Omraade oprettet.*
 22/1513 *Skotland W.-Kyst. Indløbet til Firth of Clyde. Minefelt.*

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1940
 2/92 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*
 2/94 *Island N.-Kyst. Strandabrekar NE. Grund.*
 9/785 *Frankrig. Brest. Forbudt Omraade.*
 20/1445 *Frankrig. Quiberon Bugt. Skibsfartsforskrift.*
 23/1556 *Færoerne. Fyr midlertidig slukket.*
 26/1693 *Sydafrika. Capetown. Sejladsforskrifter.*

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1940
 6/554 *Italien W.-Kyst. Liguriske Hav. La Spezia Red. Forbudt Omraade. Lystønde udlagt.*
 6/565 *Ægypten. Alexandria. Sejladsforskrift.*
 10/863 *Pantellaria. Sejladsforskrift.*
 11/925 *Sicilien. Messina Anduvning. Midlertidig forbuåt Ankerplads.*
 11/927 *Grækenland. Poros. Poros Bugt. Forbudt Ankringsomraade.*

- 12/083 *Albanien. Valona Bugt. Sejladsforskrift.*
 14/1094 *Sicilien N.-Kyst. Milazzo Bugt. Forbudt Ankerplads.*
 15/1168 *Rusland. Sorte Hav. Forbudte Omraader.*
 15/1172 *Ægypten. Alexandria. Farligt Omraade. Sejladsforskrifter.*
 16/1226 *Tunis. Algier. Kontrolhavne.*
 23/1558 *Italien W.-Kyst. Piombino Anduvning. Forbud mod Ankring m. m.*
 25/1661 *Rumænien. Sorte Hav. Constantza. Havn lukket om Natton.*
 27/1749 *Ægypten. Alexandria. Sejladsforskrift.*
 28/1807 *Tyrkiet. Marmarahavet. Forbudte Omraader.*
 28/1808 *Syrien. Beirut. Forbudt Omraade.*
 28/1809 *Libyen. Porto Bardia. Sejladsforskrift.*

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

- 1940
 7/648 *Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Port Kilindi. Forbudt Ankerplads.*
 10/867. *Ægypten. Røde Hav. Suez Bugt. Ankerpladser.*
 17/1304 *Afrika E.-Kyst. Fransk Somaliland. Djibouti. Forbudt Ankerplads.*

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

- 1940
 6/570 *Singapore Stræde. Ruter ved Udløb fra Singapore og Keppel Harbour.*
 6/571 *Singapore Stræde. Johore Stræde. Forbudt Ankerplads.*
 6/573 *Japan. Honsku S.-Kyst. Ise No Umi. Hindringer afmærket med Lystønder.*
 9/801 *Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Tarakan. Undersøgelsestjeneste.*
 10/873 *Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Tarakan NW.-Kyst. Lystønde udlagt. Sejlansvisning.*
 10/874 *Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Balikpapan. Undersøgelsestjeneste.*
 14/1110 *Fransk Indo-Kina. Cam Ranh Bugt. Sejladsforskrift.*
 14/1113 *Australien. New South Wales. Newcastle. Trafikregulativ.*
 15/1174 *Sibirien. Amerika Bugt. Forbudt Omraade.*
 15/1175 *Japan. Kyushu W.-Kyst. Hirado Kaikyo Anduvning. Forbudt Ankerplads.*
 16/1230 *Singapore Stræde. Johore Stræde. Forbudt Ankerplads.*
 16/1235 *Kina. Hongkong Anduvning. Minespærringer udlagt. Sejladsforskrifter.*
 19/1407 *Singapore Stræde. Singapore. Skibsfartsforskrift.*
 23/1566 *Japan. Sakito Sima SW. Madara Sima N. Forbudte Ankerpladser.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1940
 2/101 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 2/102 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 2/103 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*
 2/104 { *Danmark. Danske Farvande. Stormvarer, Vejrmedlinger og Navigationsefterretninger af*
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmedlinger
 pr. Radiotelefon.
 2/105 *Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte*
 2/106 *Isberetninger.*
 Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarer og Navigationsefterretninger af
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresser: CQ.
 2/107 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
 2/108 *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*
 2/109 *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske*
 Farvande.
 2/110 *Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.*
 2/111 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforrin-*
 gelse i danske Farvande.
 2/112 *Danmark. Fælles Radio-Kaldesignal for danske Skibe.*
 2/113 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrammer til danske Skibe.*
 2/114 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*
 2/115 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
 11/939 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende danske Skibes Sejlads i Nordsøen.*
 11/940 *Britiske officielle Meddelelser til Handels- og Fiskerskibe pr. Radiotelefon.*
 13/1048 *Forenede Stater i Nord-Amerika. Oplysning om Flyvemaskiner i Neutralitets-Patrouille*
 16/1237 *Atlantehavet. Vejrobservationsstationer etableret.*
 17/1315 *British Dominions. Kolonier og franske Besiddelser. Advarsel angaaende Fyrbelysning.*
 19/1410 *Østersøen med Tilgangene dertil. Engelske Minefelter.*
 19/1411 *Storbritannien. Advarsel angaaende særlige Fyr.*
 19/1412
 22/1527 } *Sverige. Fyr slukket. Radiofyr ude af Virksomhed.*
 28/1814 }

- 20/1450 } *Danmark.* Bekendtgørelse om Tillæg til og Ændringer i Bekendtgørelse af 10. Marts 1939
 24/1614 } angaaende Forbud mod Ankring m. v. i Beskyttelsesomraader for undersøiske Kabler
 } og Ledninger.
- 22/1521 *Danmark.* Sommertid. Oplysning om Tidssignal m. m.
 22/1522 *Danmark.* Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlad i Øresund m. v. og
 } om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.
- 24/1618 *Tyskland.* Spærring af Havne og Flodmundinger.
 25/1662 *Sverige.* Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 26/1699 *Norge S.-lige Del.* Minefare. Advarsel.
 27/1754 *Sverige.* Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 27/1757 *Italien.* *Sicilianske Hav.* Færligt Omraade.
 28/1819 *Italien* og *Kolonier.* Færlige Omraader. Sejladsforskrifter. Advarsel.
 29/1852 *Italien W.-Kyst.* *Messina* Stræde. Kontrolstationer oprettet. Sejladsforskrift.

Se desuden Indholdsfortegnelse til E. f. S. Nr. 4-1940.

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

1848. **Portugisisk E.-Afrika. Porto de Ibo. Oplysning om Afmærkning. Sejlanvisning.**
(N. f. S. Nr. 28/2065. Berlin 1940.)
Følgende Sømærker er udlagt:
- a) Rødmalet Tønde 1 med rød Cylindertopbetegnelse i 13 m Vand paa c. 12° 17',₇₅ S. 40° 38',₀ E.
 - b) Sortmalet Tønde 2 med sort Kegletopbetegnelse i 11 m Vand paa c. 12° 17',₃ S. 40° 34',₁ E.
 - c) Rødmalet Tønde 3 med rød Cylindertopbetegnelse i 18 m Vand paa c. 12° 18',₄₀ S. 40° 33',₁₄ E.
 - d) Rødmalet Tønde 5 længere inde.
- For at naa Havnen, holder man mellem Tønderne 1 og 2, derpaa med Kurs 265° mod Tønde 3, hvor der kan ankres.
I Tilfælde af Nød eller med frisk S.-lig Blæst kan man med Kurs 233° styre mod Tønde 5, ved hvilken der kan ankres.

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

1849. **Japan. Honshu NW.-Kyst. Kunda Bay. Hata Zaki Lystønde forandret.**
(U. f. s. Nr. 25/1433. Stockholm 1940.)
Hata Zaki Lystønde paa c. 35° 32',₉ N. 135° 15',₅ E. viser nu rødt fast Lys.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1850. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Dyreborg Fiskerihavn. Havnereglement.**
Under den 24. Juni d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglement for *Dyreborg* Fiskerihavn (c. 55° 04',₃ N. 10° 13',₃ E.).
Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:
- a. Mod Øst: Havnens østre Mole.
 - b. Mod Syd: En ret Linie fra den østre Moles Hoved til Yderenden af den vestre Mole.
 - c. Mod Vest: Havnens vestre Mole.
- Havnen bestaar af et enkelt Havnebassin.
For Sejlads indenfor Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.
For Overholdelse af Orden gælder „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.
Dette Reglement træder i Kraft den 1. August 1940.
(Havnelods, Side 52.)
1851. **Danmark. Forbud mod Fiskeri m. v. i visse Omraader af Sundet ophævet.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/196 1940 meddeles, at det den 27. September 1939 af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart udstedte Forbud mod Fiskeri m. v. i visse Omraader af *Sundet* er ophævet.
(E. f. S. Nr. 4/196 1940.)
1852. **Italien W.-Kyst. Messina Stræde. Kontrolstationer oprettet. Sejladsforskrift.**
(U. f. s. Nr. 25/1448. Stockholm 1940.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/1757 1940 meddeles, at efter Lukning af Farvandet mellem *Sicilien* og *Tunis* henvises den neutrale Skibsfart til *Messina* Strædet, hvor Kontrolstationer er oprettet ved *Cape Rasocolno* for Skibe kommende W.-fra og ved *Capo Dell' Armi* for Skibe kommende E.-fra. Skibene skal fra 12 Sømils Afstand fra Kontrolstationerne nærme sig disse paa Kurs henholdsvis S. og N. og hejse Kendingssignal.

1853. Portugisiske Kolonier. Afmærkning.

(N. f. S. Nr. 28/2.70. Berlin 1940.)

I Overensstemmelse med Bslutningerne paa *Petersborgkonferencen* 1912 har i de portugisiske Kolonier de rødmalede Tønder røde Cylindertopbetegnelser og de sortmalede Tønder sorte Kegletopbetegnelser.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Ud gave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
Bogs Nr.

Tyskland:

R D. 89 Ostfriesische Inseln, Juist bis Wangerooge.
(Se Tillæg.)

Tillæg.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1854. (T.) Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**

Ved Kontrolmaalingen den 28. Juni d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,7 m.

c. 54° 50',₀ N. 10° 33',₁ E.

(E. f. S. Nr. 25/1652 1940.)

1855. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Lystønder genudlagt.

Lys- og Klokketønderne *Skrams Flak* c. 55° 01' N. 10° 12' E. og *Knastegrund* samt Lystønderne *Knoldhjørne E.*, *Langetangflak* og *Bjørno N.* er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 26/1689 1940.)

1856. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark NE. Lystønde genudlagt.

Lystønden *Mommark NE.* paa c. 54° 56' N. 10° 03' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 26/1691 1940.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1857. Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Havne-reglement.**

Under 28. Juni d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglement for *Urne Fiskerihavn* (c. 54° 57',₁ N. 11° 17',₃ E.).

Det til Havnen hørende Søomraade omfatter det af Havneværkerne begrænsede Vandomraade samt Farvandet inden for en Afstand af 50 m paa begge Sider af den mellem Havnen og Land førende Adgangsdæmning.

Havnen bestaar af et enkelt Bassin.

For Sejlads indenfor Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.

For Overholdelse af Orden gælder „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. August d. A.


(Havnelods, Side 201.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og
Pilsner
det er
HOF



Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
A/S BRØN & WITZKE
Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9316

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.
TOLDRODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER**

FRA
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT
WERK FRIEDRICHSORT



DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

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

Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

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

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FAABORG

P. A. NIELSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2850

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLØR. ADR.
SCHULTZ

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262

Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:
»Hude«
Svendborg

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.

Indehaver: J. U. JEPSEN

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

KORSØR

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 & 666

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 29

TORS DAG 18. JULI 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANMARKS, NORGES OG SVERIGES HANDELSFLAADER

Det norske Veritas har udsendt sin aarlige Opgørelse over Norges, Sveriges og Danmarks Handelsflaade, Tilkomst og Afgang i 1939.

De tre Landes Handelsflaaders Tilvækst og Afgang og en Række andre Oplysninger fremgaar af en Serie Skemaer, hvorfra vi henter følgende Oplysninger, idet det dog bemærkes, at Værket ikke medtager Fartøjer under 100 Bruttotons. Bruttotilgangen til Danmarks Handelsflaade i 1939 var 46 Fartøjer paa tilsammen 71.055 Tons mod 40 Fartøjer paa 65.712 Tons i 1938. 72 pCt. af Antallet og 81 pCt. af Tonnagen var Motorskibe.

Nybygget i Danmark i Aarets Løb blev 16 Fartøjer paa tilsammen 57.389 Tons, deraf to Dampskibe paa tilsammen 3.779 Tons og 14 Motorfartøjer paa 53.610 Tons. De tilsvarende Tal for 1938 var ialt 14 Fartøjer paa tilsammen 34.914 Tons. Desuden blev for udenlandsk Regning i Danmark i 1939 bygget 9 Motorskibe paa tilsammen 49.847 Tons og pr. 1. Januar 1940 stod der under Bygning i Danmark ialt 22 Fartøjer paa tilsammen 142.360 Tons.

For dansk Regning i Udlandet blev der kun bygget 1 Motorskib paa 411 Tons, nemlig i Holland.

Der blev indkøbt 29 Fartøjer paa tilsammen 13,255 Tons (i 1938 25 Fartøjer paa 28.904 Tons), deraf 9 Dampskibe paa 9.017 Tons, 18 Motorfartøjer paa 3.779 Tons samt to Sejlskibe af Træ paa tilsammen 459 Tons.

Aarets Afgang af Skibe

Bruttoafgangen fra Handelsflaaden i 1939 var 35 Fartøjer paa tilsammen 61.650 Tons. Ved Forlis udgik af Handelsflaaden i Aaret 1939 12 Fartøjer paa tilsammen 29.740 T., heraf ved Krigsforlis 8 paa 22.303 Tons.

Ved Salg til Udlandet udgik af Handelsflaaden 22 Fartøjer paa tilsammen 31.759 Tons. Der blev kun opbrugt et lille Passagerskib paa 151 T.

Nettoresultatet: Tilgang paa 11 Skibe

Nettoresultatet for 1939 er, at den danske Handelsflaade er øget med 11 Skibe og 9.405 T. Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 15 Skibe og 21.124 T. Motorfartøjerne er øget med 25 Skibe og 30.334 T.

Ved det forløbne Aars Udgang talte Danmarks Handelsflaade (af Skibe paa over 100 T.) 736 Fartøjer paa 1.171.128 Tons Brutto.

Norge og Sverige

For Norges Vedkommende er Nettoresultatet for 1939, at Motorskibsflaaden er øget med 29 Skibe og 172.915 Tons, og at Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 52 Skibe og 89.457 T. Den norske Handelsflaade talte ved Udgangen af 1939 1959 Fartøjer paa tilsammen 4.737.555 Bruttotons. Norges relative Andel i Verdenstonnagen er siden 1914 steget fra 4,62 pCt. til 6,82 pCt. Landet mistede i Aarets Løb 48 Fartøjer, deraf krigsforliste 23.

Sveriges Handelsflaade er gaaet tilbage i Antal med 22 Skibe, men Tonnagen er øget med 11.505. Af Aarets 29 Forlis er de 20 Krigsforlis.

DEN NYE HANDELS- OG SØFARTS- MINISTERS PROGRAM

Den nye Handels- og Søfartsminister J. Christmas Møller har fremsat følgende Udtalelse til »Børsen« angaaende sit Program:

I de tre Maaneder, i hvilke jeg har været konsultativ Minister i Handelsministeriet, har jeg faaet et levende Indtryk af de Ønsker og den Vilje, som Handelsminister Kjærhø, Departementschefen og Ministeriets Embedsmænd i det hele havde med Hensyn til at faa et saa godt Forhold som overhovedet muligt med samtlige Erhverv og deres Organisationer. Det vil være min Opgave at drage Omsorg for, at disse Bestræbelser fortsættes, og at Handelsministeriet fortsat kan bevare et godt Forhold til Erhvervene og deres Mænd.

Min Forgænger har for et Par Dage siden forelagt for Rigsdagen Forslag om erhvervs-økonomiske Foranstaltninger, hvilket Forslag tilfulde viser Erhvervene Regeringens, den afgaaede som den nyes, Vilje til at forenkle Administrationen og skabe en saa hurtigt virkende Administration som muligt. I Løbet af kort Tid vil jo sikkert den nye Varelov være vedtaget. Den lægger en meget stor Magt i Regeringens Haand, og det er Handelsministeren, der skal administrere Loven. *Det vil være min Opgave, hvis jeg faar Lov til at gøre et Stykke Arbejde paa dette Omraade, at udføre denne Administration i saa nøje Kontakt med Erhvervene og deres Organisationer som overhovedet muligt, og jeg er ogsaa overbevist om, at det nok skal lykkes at udføre denne Gerning.*

Thi derom kan jo ingen være i Tvivl, at der forestaar den nye Regering en meget betydningsfuld Gerning.

Med Hensyn til Hovedopgaven: At genvinde vort Lands Uafhængighed og Integritet, kan jeg henvise til de Programudtalelser, Statsministeren og Partiordførerne har fremsat. Min særlige Opgave vil bl. a. være at bistaa det private Erhverv bedst muligt i den store Omlægning, som nu skal finde Sted. Ministeriet paakalder Medarbejderskab og Samarbejde fra alle de stærke Kræfter, som findes i det private Erhvervsliv, og som skal have Ret til at udfolde sig i hele den Udstrækning, det er muligt, saaledes at der kan blive Arbejde, Beskæftigelse og god Fortjeneste for alle i vort Land.

DE SVENSKES HAVNE

Aaret 1939 havde for de svenske Havne saavel som for Skibsfarten og hele Erhvervslivet en højst forskellig Karakter i Aarets første otte Fredsmaaneder og i de fire sidste Krigsmaaneder, skriver Dr. Helmer Eneborg i *Svensk Flagg*. I de første forøgedes saavel Skibs- som Varetrafikken. Skibstrafiken steg gennemsnitlig 10 pCt. i Sammenligning med Aaret forud, Importen steg ca. 19 pCt. og Eksporten ca. 6 pCt. I de fire Krigsmaaneder var Udviklingen en anden. Ved Krigsudbrudet laanmedes baade Handel og Skibsfart, men Indenrigstrafiken foregik dog næsten uforandret. Der kom imidlertid snart en Bedring af Udenrigstrafiken, og trods alle Vanskeligheder var Trafiken mod Aarets Slutning ikke stort mindre end normalt. De omsatte Varekvanta var derimod mindsket betydeligt.

Trafiken fik en helt anden Karakter end tidligere.

Paa Grund af Mineudlægningerne blev Østersøen spærret for transocean Trafik og ligeledes for anden Trafik med større Skibe. Dette medførte som bekendt, at en vældig Omladningstrafik opstod, særlig i Göteborg og Malmø, og at en betydelig Del af Trafikken drog over Land. Det gjaldt i Særdeleshed over Malmø—Trelleborg og Malmø—Ystad, naar ikke Omladning i Lægtene rundt Falsterbo fandt Sted. Göteborg fik meget at gøre paa Grund af den ca. 50 pCt. forøgede Varetrafik, og til Tider var der en uhørt Ophobning af Skibe, som laa paa Tørn. Ogsaa Malmø Havn blev haardt presset, men det lykkedes at afvikle den store Trafik, særlig af indenrigsk Omladnings-gods.

I Østersøen skete imidlertid ogsaa andre Forandringer. Oceantrafikens Ophør medførte naturligvis et stort Afbræk i Særdeleshed for Stockholm. Men paa den anden Side skete der en betydelig Forøgelse af den interne Østersøtrafik. Ganske vist blev den livlige Trafik paa Danzig og Gdynia afbrudt, og ved den russisk-finske Krigs Udbrud indskrænkedes Trafikken paa Finland og de baltiske Lande, men ellers skete der en betydelig Forøgelse. For saa vidt Forøgelsen drejede sig om Trafikken paa Tyskland, skete denne næsten udelukkende med tyske Skibe og berørte mange Havne fra Luleå, Gølle, Stockholm og Oxelösund ned til Havnene i Skaane.

Paa Østkysten gik den udenrigske Trafik for December ned til omkring Halvdelen af August Maanedes Omsætning og ca. 75 pCt. af det for Maanedens normale Tal. Indenrigsfarten mindskedes temmelig ubetydeligt. I Stockholm blev Formindskelsen i December ca. 40 pCt. af den for denne Maaned ventede Trafik. Nordlandshavnens Trafik gik ned med omkring 50 pCt. bortset fra Luleå. Trafikken i Havnene ved de indre Vandveje har været meget ujævn. Det synes, som om Tilfældigheder har forøget Trafikken i enkelte Havne, men ellers har den almindelige Tendens været ret svag.

BALKANSTATERNES ØKONOMISKE RAADS MØDE I BEOGRAD

Det ved Balkanpagten forudsætte økonomiske Raad har i Dagene 1.—7. Juni afholdt Møde i Beograd. Der deltog ialt ca. et halvt Hundrede Delegerede og Sagkyndige fra de fire Balkanpagtlande, Grækenland, Jugoslavien, Rumænien og Tyrkiet. Mødets Arbejde fordeltes i 6 Udvalg, nemlig for Vareudveksling, Jernbanetrafik, Søfart, Luftfart, Post-, Telegraf- og Telefonforbindelse samt Turistvæsen.

Vareudveksling. Der drøftedes bl. a. de fire Landes gensidige Forsyning med Raastoffer og Halvfabrikata af balkansk Oprindelse, Samarbejde indenfor Eksporten af balkanske Raastoffer til tredje Land samt fælles Indkøb i tredje Land, og der nedsattes vedrørende Behandlingen af disse Spørgsmaal et særligt Udvalg, der skal holde Møde i Juli Maaned d. A. Det synes bl. a. at dreje sig om at fremkalde en Forøgelse af de paagældende Landes Produktion gennem Muliggørelsen af en større Eksport, særlig af Industriplanter som Opium, Hør, Hamp, Oliefrø o. l.

Endvidere var der Enighed om det ønskelige i, at de fire Lande tilstræber Optagelse af en »Balkan-Klausul« i deres Handelsoverenskomster med andre Lande, og navnlig overfor saadanne Lande, der i deres Overenskomster forlanger Klausuler.

Jernbanetrafik. Herunder drøftedes en Unificering af Transportbestemmelserne, og der opnaedes Enighed om at tilvejebringe fælles Tarif, naar Revision af de nugældende Tariffer har fundet Sted.

Søfart. Gennem længere Tid har der paa Raadets Initiativ bestaaet en fælles Institution, Komeb, i Piræus, der er frivillig tiltraadt af samtlige Balkanpagtstaternes Rederier, som har faste Delegerede i

Institutionen. Komeb's Opgave er at tilvejebringe Samarbejde indenfor og Rationalisering af de fire Landes Søfart. Samtlige Rederier har underkastet sig Komeb's Direktiver for Koordinering f. Eks. af Sejlplaner, Transportpriser etc. Ved Institutionens Medvirken er der tilvejebragt Samarbejde mellem betydende Selskaber indenfor de fire Landes Skibsfart og de græske »Helenic Lines«. Der er gennemført særlige Lættelser for Omladning af Gods og Transportforbindelsen for Rejsende.

Endvidere er det lykkedes at tilvejebringe Enighed mellem Rumænien og Tyrkiet om Ophævelse af Konsularafgifterne, Fritagelse for Sanitets- og Belysningsafgifter i Tyrkiets Kulhavne, Forenkling af Havne- og andre Søafgifter samt deres Incassering i Tyrkiet, Antagelse af et Fællessystem for Skibsmaaling og Anbringelse af egnede Motorbaade i græske og tyrkiske Havne til Hjælp ved Skibes Anlæg og Afsejling m. m.

Indenfor Udvalget arbejdes paa en Unificering af Søfartslovgivningen. Til nærmere Undersøgelse af dette Spørgsmaal enedes man ved Raadsmodel om Nedsættelse af et særligt Studieudvalg. Endvidere arbejdes paa Indførelse af fælles Transportdokumenter, direkte og kombinerede Tariffer og Tilrettelæggelse af Skibsfartslinier med Henblik paa fælles Fordel. Yderligere drøftedes et Forslag til de fire Landes Uafhængiggørelse af Udlandet paa Søfartsomraadet samt Oprettelse af Institutioner for Søfartskrediter, Forsikring, Registrering m. m.

Luftfart. Der opnaedes Enighed om Oprettelse af to permanente Institutioner til Fremme af kommerciel Luftfart samt Etablering af Luftlinier mellem de fire Lande.

Post-, Telegraf- og Telefonforbindelsen. Siden 1936 har Posttaksten mellem de fire Lande været nedsat med 20 pCt. af den iøvrigt gældende Udenlandsporto. Der er tilvejebragt Lættelser i Transitforsendelserne og Fællesforsendelsen af Postpakker. Man enedes om Nedsættelse af Taksterne for Fjern- og Grænseforbindelsen samt om Fællesholdning overfor Verdenspostforeningen.

Turistvæsen. I Lighed med den for Skibsfarten oprettede Institution bestaar der for Turistvæsenet en fælles Institution, Koteb, der arbejder med Udgivelse af fælles Turistreklame, Udveksling af nationale Turistfilm o.s.v. Man enedes om Oprettelse af en Turist-Clearingsordning mellem de fire Landes Seddelbanker for herigennem at lette indbyrdes Turistbesøg.

Ved Mødets Afslutning foranstaltedes en Banket for Mødets Deltagere. I de ved denne Lejlighed holdte officielle Taler blev der givet Udtryk for almindelig Tilfredshed med Resultaterne af det økonomiske Raads hidtidige Virksomhed samt af det nu afsluttede Møde, og det fremhævedes, at man ikke arbejder med nogen større økonomisk Plan, hvis Realisering maatte være af mere eller mindre problematisk Natur, men at forskellige praktiske Spørgsmaal er blevet løst eller overdraget til Sagkyndiges nærmere Studium indenfor en begrænset Tid.

Sluttelig aftaltes, at næste Møde vil blive afholdt i Athen.

SVERIGES FRAGT-INDTÆGTER

Den svenske Handelsflaades Bruttoindtægter hidrørende fra indsejlede Fragter er for Aaret 1939 opgjort til 416,1 Mill. Kr. eller 23,8 pCt. mere end i 1938, da den samlede Fragtindtægt udgjorde 336,2 Mill. Kr. Derimod dalede Timecharter-Indtægten med 2,3 Mill. Kr. til 23,4 Mill. Kr. Godsfragten steg med 79,6 Mill. Kr. til 389,6 Mill. Kr., mens Passager-Fragterne gik ned med 0,2 Mill. Kr. til 26,5 Mill. Kr.

Udlands-Fragterne indbragte 363,2 Mill. Kr., hvilket betyder en Fremgang paa 71,3 Mill. Kr. Af de samlede Indtægter paa denne Konto hidrører 69,2

pCt. fra Fart mellem svenske og udenlandske Havne, Resten fra Sejlads mellem fremmede Havne indbyrdes.

FRAGTBERETNING

Den tysk-italienske Krig mod England gaar sin Gang, endnu kun i Form af Lufttogter og Undervandsbaades Angreb paa engelske Industrieanlæg, Havne og søværts Forbindelseslinier. Resultatet af disse Operationer er Ødelæggelsen af et Antal Handelskibe, men hvor mange Tusinde Tons der indtil nu er sat ud af Spillet paa denne Maade, er det vanskeligt at gøre sig nogen Mening om, idet de foreliggende Opgaver om de engelske Tonnagetab fra henholdsvis tysk-italiensk og engelsk Side ikke passer sammen. Saa meget synes dog sikkert, at de tysk-italienske Vaabens Angreb paa engelsk Handelsøfart endnu ikke har naaet samme Resultater som den tyske uindskrænkede Undervandsbaadskrig fremskaffede i Foraars- og Sommermaanederne 1917.

Englands tonnagemæssige Stilling den Gang og nu kan naturligvis ikke direkte sammenlignes, idet der er sket den radikale Ændring, at praktisk talt hele det kontinentale Europa af Englands Blokade nu er afskaaret fra oversøiske Tilførsler, saaledes at England kan koncentrere hele den af Landet disponerede Handelsflaade om Transporten af Forsyninger til Landet selv, hvorimod under den sidste Krig den engelske Handelsflaade ogsaa maatte deltage i Transporten af Forsyninger til Frankrig, Italien og andre europæiske Fastlandsstater, hvilket selvfølgelig bandt store Tonnagemængder.

England skulde saaledes tonnagemæssigt set være i en stærkere Position nu end under sidste Krig, og dette synes ogsaa at fremgaa deraf, at, til Trods for den Tonnagemængde, der faktisk er gaaet tabt for Englænderne, synes disse stadig at disponere over tilstrækkeligt Skibsrum til deres Transporter fra de oversøiske Lande. Fragtraterne, som det maa formodes først vil blive paavirkede af en begyndende Tonnageknaphed, er i hvert Fald stadig rolige, maaske endog med en yderligere svagere Tendens. Denne Situation kan naturligvis hurtig skifte, saafremt Tempoet i Ødelæggelsen af Handelstonnagen sættes op.

Om de enkelte oversøiske Markeder er det iøvrigt vanskeligt at give noget helt akkurat Billede, idet de tilgængelige Oplysninger er ret spredte og utvivlsomt ogsaa af noget ældre Dato.

I Østersørummet er Forholdene i det store og hele uforandret. Kul- og Koksbeholdningen fra Tyskland til Danmark er noget roligere, men der gøres sikkert alt hvad gøres kan fra tysk Side for at fremskaffe saa store Kvantiteter til Afskibning som mulig. Iøvrigt søges der for tysk Regning Tonnage for Korn fra Randstaterne til saavel tyske Østersø- som Nordsøhavne, ligesom der kan anvendes Skibe for Trælaste fra Bottenhavet til Tyskland. Fragterne for alle disse Laster er som bekendt fastlagte. Ved heldige Rejser kan der tjenes noget paa disse Forretninger.

PORTUGALS UDENRIGSHANDEL

Udenrigshandelen gav i 1939 et væsentligt øget Eksportoverskud gennem en Nedgang i Importværdien paa 239.000 Contos og en Forøgelse af Eksporten paa 197.000 Contos. Af de Eksportvarer, som særlig fik Del i Stigningen, kan nævnes: Olie med en Forøgelse paa 47 pCt., Terpentin med 42 pCt., Sardinier med 32 pCt. og Mineraler med 31 pCt.

De skandinaviske Lande har fra gammel Tid indtaget en fremskudt Plads i Portugals Udenrigshandel. I 1939 androg saaledes Importen fra disse Lande ialt 137 Mill. Escudos, heraf faldt 38 Mill. paa Import fra Sverige (for Træ alene 15,7 Mill.), 86 Mill. paa Norge (hovedsagelig Klipfisk), og 13 Mill. Escudos paa Danmark. Portugals Eksport til disse Lande be-

løb sig til ialt 49,7 Mill. Escudos, hvoraf til Sverige 19 Mill., til Danmark 16,9 Mill. og til Norge 13,8 Mill. Den portugisiske Eksport af Vin til de skandinaviske Lande er af et ret betydeligt Omfang — saaledes af Madeira næsten 26.000 hl og af Portvin ca. 40.000 hl.

DET NYE VALUTALOV-FORSLAG

Forslaget til den nye Valutalov eller som dens Titel officielt lyder »Lov om erhvervsøkonomiske Foranstaltninger, Vareforsyning m. v.« blev fornyligt forelagt i Folketinget af Handelsministeren.

I Hovedtrækkene gaar Forslaget ud paa, at Valutacentralen opretholdes til at føre Kontrol med Indførselen, dels af Hensyn til Overholdelsen af de Clearing-Aftaler med andre Lande, der er eller vil blive afsluttet, dels af Hensyn til Fordelingen af bestemte Import-Kontingenter mellem de danske Importører. Men det udtaltes ved Forelæggelsen af Lovforslaget, at Forholdene maa medføre en saadan Reduktion og Forenkling af Valutacentralens Arbejde, at en Omorganisation af dette vil være naturlig.

Efter den nye Lov skal der ned sættes et saakaldt Vareforsyningsraad, som skal træde i Stedet for det nuværende Valutaraad samt Det erhvervsøkonomiske Raad og eventuelt tillige forskellige Nævn. Endelig skal der foretages en Forenkling af Administrationen af de mange særlige Krigs-Foranstaltninger.

Manglen paa fri Valuta baade i Danmark og i de fleste af de Lande, med hvilke vi under de nuværende Forhold kan komme i Forbindelse, bevirker, at vor Samhandel med Udlandet i udstrakt Grad maa baseres paa Clearing, altsaa i Princippet saaledes, at vi fra det enkelte Land kun kan indføre i Forhold til, hvad vi er i Stand til at betale i Form af Varer. Kun i den Udstrækning, det vil vise sig muligt at benytte Tilgodehavender for Overskudseksport til et Land til Betaling af Import fra et andet Land, vil der være Mulighed for fra det enkelte Land at importere mere, end vi er i Stand til at betale ved Hjælp af vor Eksport direkte til dette Land. Nødvendigheden af at forsøge indenfor Landene paa det europæiske Fastland at finde Erstatning for de Varer, vi plejer at indføre andetsteds fra, og at betale for disse Varer ved Hjælp af Eksport direkte til det Land, der er i Stand til at udføre Varer, som Danmark er interesseret i at købe, har gjort det paakrævet, at der med hvert enkelt Land, hvorfra vi ønsker at købe Varer, eller hvortil vi ønsker at sælge Varer, afsluttes særlige Handelsoverenskomster, der har til Formaal i størst mulig Udstrækning at sikre, dels at den totale Samhandel med det paagældende Land holdes indenfor saadanne Grænser, at der er Mulighed for, at de gensidige Betalinger stort set vil balancere (Clearing-princippet), dels at vi til Gengæld for vor Eksport faar netop de Varer, som Landet har størst Interesse i, set fra et almindeligt samfundsøkonomisk Synspunkt. I denne Henseende er Raavarer til Brug for Opretholdelsen af vort Produktionsapparat, saavel Landbruget som Industrien, selvsagt af væsentlig Betydning.

Der føres for Tiden Forhandlinger med en Række Lande om saadanne Handelsoverenskomster med dertil knyttede Clearingaftaler. Foruden Tyskland, Italien og Finland, med hvilke Stater Aftaler allerede er sluttet, forhandles der for Tiden med Sverige, de baltiske Lande, Rusland og Schweiz, og Forhandlingerne vil saa snart som muligt blive optaget med Norge, Holland, Belgien og Balkanlandene. For de fleste af disse Lande gælder det, at de ikke for Tiden er i Stand til at modtage danske Varer i samme Forhold, som vi er interesseret i at købe Varer derfra. I Aftalerne maa derfor fastsættes bestemte Grænser for, hvad vi kan importere af de enkelte Varer, afsejlet under Hensyntagen til de enkelte Varearters Vigtighed for Landets Økonomi.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Unge danske Sømands Uddannelse

Danmarks Skibe ligger i Dag spredt over Verden næsten uden Beskæftigelse, og ingen af de danske Skoleskibe har i Aar kunnet lægge ud.

Den Dag kommer imidlertid, da dansk Skibsfart skal genopbygges, hvorfor Rekrutteringen for et enkelt Aar ikke maa stoppes. Det maa undgaas, at de Unge, der ønsket at følge Søens Kald, skal gaa arbejdsløse eller søge midlertidig Beskæftigelse andetsteds.

Rederiet J. Lauritzen har derfor besluttet at gennemføre en Uddannelse af et Antal unge Mennesker.

Da det ikke har været muligt at skaffe Skibe egnede til Skoleskibe, har Rederiet bestemt, at Undervisningen skal foregaa paa Sømandshøjskolen i Svendborg, hvor der undervises i saavel Teori som Praksis.

De Unge, der alvorligt ønsker at komme til Søen, og senere arbejde sig frem til Skibs officerer, kan henvende sig skriftligt til Rederiet J. Lauritzen, Hammerensgade 1, København K., for at erfare de nærmere Betingelser for dette Kursus, som vil begynde ca. 15. August. De Unge, der har taget Mellemskole- eller Realeksamen, vil fortrinvis blive udtaget.

Sømandshøjskolens Sommerkursus varer sædvanligvis 2 Maaneder, men da man desværre ikke kan regne med, at dansk Skibsfart om saa kort Tid er kommet i Gang igen, vil Kursuset i saa Fald blive fortsat til ca. 15. Marts 1941.

Undervisning og Ophold paa Skolen er gratis for de Elever, Rederiet udtager.

Stigning i U.S.A.s udenrigske Skibsfart

Efter den foreliggende Statistik fra det amerikanske Toldvæsen har U.S.A.s Skibsfart paa Udlandet taget et stort Opsving siden Krigens Begyndelse og har naaet det højeste Tal i de sidste ti Aar. Stigningen i Udenrigsfarten har givet sig endnu stærkere Udtryk i dette Aars to første Maaneder.

Efter hvad der meddeles til »Hamburger Fremdenblatt« var i den nævnte Periode 1042 amerikanske Skibe beskæftiget i udenrigs Fart mod 932 Skibe i samme Tidrum 1939. Transporten af Last steg fra 2,26 til 2,56 Mill. Tons. Denne Fremgang er saa meget mere bemærkelsesværdig som den amerikanske Handelsflaade siden Krigens Udbrud er taget ud af Krigszonerne. I amerikanske Rederikredse mener man for øvrigt, at Middelhavets Inddragnet i Krigszonerne vil betyde en udvidet Forbindelse med Lissabon.

Valutaattesterne ønskes afskaffet

Til Folketingsudvalget, der behandler Forslaget til den nye Valuta- og Vareforsyningspolitik, har Grossistsammenslutningen af 1930 forleden rettet en Henvendelse, hvori der fremsættes forskellige Anker mod Enkeltheder i Forslaget. Det hævdes saaledes, at Lovens lange Gylighed — den skal efter Forslaget være gældende til Udgangen af næste Aar — er egnel til at indgyde Mistillid til, at en virkelig hurtig Afvikling af Valutacentralen er paatænkt. Sammenslutningen beklager, at det hidtidige Bevillingssystem opretholdes til Trods for, at den offentlige Mening utvetydigt har taget Afstand fra dets Fortsættelse, og til Trods for, at det fra Handelens Side er godtgjort, at det er overflødig og mere forkasteligt end nogen Sinde. Iøvrigt finder Grossistsammenslutningen det paradoksalt at lovgive om Importbegrænsning paa et Tidspunkt, hvor Eksportoverskudet nødvendiggør den størst mulige Import. En Regulering af kontingenterede Varer vilde kunne foretages gennem Realisation af det Forslag, som Handelen har indsendt til Ministeriet, og som Grossistsammenslutningen kan tiltræde.

Eksamensresultater

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler:

Ved de i Juni/Juli 1940 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserproven* mødte 27 Eksaminander, hvoraf 24 bestod. Til *Maskinpasserproven* mødte 3 Eksaminander, som alle bestod. Til *Den almindelige Maskinisteksamen* mødte 67 Eksaminander, hvoraf 60 bestod.

Til *Den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag* mødte 59 Eksaminander, hvoraf 57 bestod, til *Maskinfag* mødte 59 Eksaminander, hvoraf 58 bestod. Til *Elektrotekniske Fag* mødte 61 Eksaminander, hvoraf 58 bestod.

Til *Elektroinstallatør-Proven for Maskinister* mødte 42 Eksaminander, hvoraf 35 bestod.

Grønlandsk Landsfoged i Amerika

Den danske Landsfoged over Nordgrønland, *Brun*, er ankommet til Boston paa Besøg.

Vareomsætningen mellem Finland og Tyskland forøges

I Følge den nu afsluttede tysk-finske Handelsoverenskomst bliver Vareudvekslingen mellem de to Lande 45 pCt. højere end i 1938—39. Finland skal mest levere Trævarer og Landbrugsprodukter, Tyskland Kul, Koks og Industriprodukter.

Frygtelig Eksplosion paa Fiskekutter

Fornylig skete i Havet udfor Thorsminde en Eksplosion i Fiskekutteren »Ingeborg« af Ringkøbing, der var paa Vej ind efter den Fisketur. Af Besætningens fire Mand dræbtes de tre, nemlig Føreren, *Peter Christensen*, Thorsminde, der var 24 Aar gammel, *Carl Olesen Vang*, Thorsminde, der var 26 Aar gammel, og *Anders Christensen*, Thorsminde, der var 18 Aar gammel. Den fjerde Fisker, *Johannes Christensen*, blev haardt saaret og bragtes efter at være ført i Land af en tililende Kutter i Ambulance til Holstebro Sygehus. De to førstnævnte var gifte og havde hver et Barn. De andre var ugifte.

Fiskekutterens Aglerparti blev stærkt beskadiget og delvis sprængt i Stykker ved Eksplosionen, ligesom man rundt om paa Dækket saa dybe Spor i Dæksplankerne af sprængte Metalstykker. Kutterens Styrehus var delvis sprængt i Stykker, ligesom ogsaa Kutterens Lønning var helt revet løs fra Forbindelsen med Dækket. Forklaringen paa Ulykken menes at være den, at Fiskerne i Havet har fundet en Mine, og at de paa Turen ind mod Land har arbejdet med at skille den ad. Under dette Arbejde skete da Sprængningen af Minens Fænghætte med den nævnte frygtelige Virkning.

Norsk Bjergningskompagni

Norsk Bjergningskompagni i Bergen har afholdt Generalforsamling. Det vedtoges at udbetale 6 pCt. Udbytte for 1939. I det forløbne Aar er der ifølge N. H. & S. T. udført ialt 89 Arbejder, heraf 31 Bjergninger, et større Tætningsarbejde og 57 mindre Arbejder. Den samlede Tonnage for de større Bjergningsarbejder udgør 68,000 Brutto Tons mod 30,000 Tons i 1938.

Akers Værft

Et af de største norske Skibsværfter, Akers mekaniske Værksteder i Oslo, er alter gaaet over til fuld Arbejdstid. I flere Uger havde der paa Værftet kun været arbejdet 3 Timer daglig.

De norske Maskinmestre

Forhandlingerne om de norske Maskinmestres Hyreforhold er nu ordnet efter et af Rigmæglingensmanden fremsat Forslag, der omfattede Sejls i Norge eller derfra til Havne i Tyskland og Østersøen.

Forslaget omfattede en Reduktion af det Dyrtidstillæg, som var foreslaet af Rigmæglingensmanden den 3. April, til 4,5 pCt. Alderstillelægsatsen i Overenskomstens Paragraf 5 forhøjes fra 18 til 20 Kr. pr. Maaned, og der indføres et fjerde Alderstillelæg efter 12 Aars Tjeneste som 1. Maskinmester. Overenskomsten med Maskinistforbundet af 15. Juli 1937 er med disse Forandringer fortsat gældende til 1. April 1941.

Tillægget gælder, gør »N. H. & S. T.« opmærksom paa, kun Maskinmestre paa Skibe i denne specielle Fart og ikke den øvrige udenrigsgaaende Flaade.

Lodserne faar Uniform

I disse Dage har Dansk Lodsforening holdt Aarsmøde i København.

Under sin Beretning om Lodsorganisationens Forhold i det sidste Aar oplyste Formanden, *Gustav Thostrup*, Aalborg, at de danske Lodser om kort Tid vil faa deres særlige Uniform. Der har gennem flere Aar været ført Forhandlinger om denne Uniformssag med Ministeriet, og man er nu blevet enige om en Uniform, som paa diskret Maade tilkendegiver Lodsstillingen. Et endeligt Forslag om Uniformens Udseende kan ventes godkendt i nær Fremtid.

Søfartsklubben

Søfartsklubben — et Opholdssted for nordiske Søfolk i København — udsendte for kort Tid siden sin halvaarlige Beretning, hvoraf det fremgik, at Klubben i de første 6 Maaneder af sin Eksistens har haft Besøg af ikke færre end 9,198 Sofarende.

Der er netop i disse Dage sket et Medlemsskifte indenfor Bestyrelsen, idet Kontreadmiral Cold paa Grund af Alder har ønsket at trække sig tilbage fra Bestyrelsen.

Som Afloser for Kontreadmiral Cold er nu Lederen af Københavns Havn, Havnedirektør W. Laub tiltrædt.

Bestyrelsen bestaar herefter af: Kontorchef i Handelsministeriet Ove Nielsen, Skibsreder E. Hahn-Petersen, Havnedirektør W. Laub samt Skibsreder Knud Lauritzen som Formand.

De nordiske Speditører

»Nordiskt Speditörförbunds Tidsskrift« meddeler i sit sidste Nummer, at Forbundets Formand, Generalkonsul *C. B. Ingwersen*, København, paa Grund af de herskende Forhold har nedlagt sit Mandat som Formand for Forbundet og som Præsident for den internationale Federationens Juristkomité, hvorimod han fortsætter som Formand for Dansk Speditørforening og for Dansk Møbeltransport Forening samt som Vicepræsident for den internationale Federation og for Federationens Møbeltransportkommission. Formandsposten i Nordiskt Speditörförbund er midlertidigt overtaget af Viceformanden for Sveriges Speditörföreningars Riksförbund, Formanden for Stockholms Speditörförening, Konsul *Edw. Lindwall*.

Som bekendt skulde det nordiske Speditørförbund i Aar have holdt sit Aarsmøde i Stockholm i Forbindelse med den derværende Speditørförenings 25-Aars Jubilæum. Aarsmødet og Jubilæumsfestlighederne er imidlertid udsat paa ubestemt Tid som Følge af Besættelsen af Norge og Danmark. I en Udtalelse til det nævnte Tidsskrift om den jubilerende Forening skildrer dennes tidligere Formand (i Perioden 1919—26), Konsul *Jac. Svensson*, Starten, hvis Formaal var at sikre de svenske Speditørers Interesser overfor Aktiebolaget Transito, der var oprettet for at varetage Transiten mellem Rusland og Vestmagterne under Verdenskrigen. Konsul *Svensson* fortsætter:

»At Foreningen blev oprettet har desuden været til Gavn for hele Speditørvirksomheden, og at den fire Aar senere blev Medlem af Nordiskt Speditörförbund, var et betydeligt Skridt fremad for Foreningens Udvikling i sund Retning. Danskerne, som tog Initiativet til Forbundets Oprettelse, bør vi altid føle Taknemmelighed imod herfor. Både i ideel og i praktisk Henseende har Samarbejdet mellem Nordens fire Lande været befrugtende paa forskellige Omraader. Nordiskt Speditörförbund er et godt Eksempel herpaa.

Efter frugtbare Forhandlinger er altid fulgt et hjerteligt Samvær, og Venskabsbaand er knyttet, som turde have været af Værdi for næsten alle, som var med. Blandt mit Livs lyseste Minder staar disse Sammenkomster. Hjerteligheden og Forstaaelsen var den samme, enten vi mødtes i København, Oslo, Helsingfors, Göteborg eller Stockholm. Gennem disse Møder og Forhandlinger har Samarbejdet vundet i Styrke, og Tilliden Medlemmerne imellem forstærkedes derved.

Havnearbejder paa Bornholm

Paa Finansloven er stillet Forslag om nogle Havnearbejder paa Bornholm; det drejer sig om to Bølgebrydere, der skal opføres dels ved den lille Baadehavn i Pedersker Sømark, dels udfør Øhavnen ved Snogebæk. Udgifterne til de to Projekter bliver henholdsvis 23,290 Kr. og 27,600 Kr., hvoraf Staten efter Forslaget skal betale Halvdelen hvert Sted.

Ny Havnefoged i Frihavns-Distriktet

Havnefoged *N. P. Vig-Nielsen* i Nord-Distriktet, der omfatter Frihavnen og de nordlige Havneomraader, træder fra 1. August i Pension. Som hans Efterfølger nævnes den nuværende Havnefoged ved Toldboden, Hr. *Robert Svendsen*.

Havnefoged *Vig-Nielsen*, der til September vil blive 68 Aar, har været Havnefoged i sit nuværende Distrikt siden 1923. Han er født i Rødvig og sejlede i sin Ungdom i oversøisk Fart med danske og engelske Sejlskibe. Efter at have taget sine Eksaminer fra Bogø Navigationsskole i 1893, sejlede han som Styrmand i D.F.D.S., indtil han i 1907 blev ansat som Assistent i Havnevesenet, der i ham har haft en dygtig Tjenestemand.

Hr. *Robert Svendsen*, der nu bliver hans Afløser, er født 1887. Han blev i Fjor udnævnt til Havnefoged ved Toldboden efter i flere Aar at have gjort Tjeneste som Havneassistent i Nyhavns Distrikt, og vi bragte ved den Lejlighed en Omtale af hans Data.

Samtidig med Hr. *Svendsens* Overtagelse af sit nye Embede, vil Havnefoged-Kontoret for Nordre Distrikt blive flyttet til et midlertidigt Lokale, beliggende ved Bommen, hvor Nordre Frihavns-gade gaar ind i Frihavnen.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Vigtige Regler for Post til Udlandet

Generaldirektoratet for Postvæsenet har indført en Række nye Bestemmelser vedrørende Postforsendelser til Udlandet. De nye Regler, om hvilke der foreligger offentlig Bekendtgørelse, er af ret omfattende Art og indeholder bl. a., at Dokumenter, der haster og som skal benyttes til Indklarerung af Varer til Danmark, saasom Konnossementer, Fragtbreve og lign. kan, naar det drejer sig om Dokumenter til Forsendelse til Sverige, Norge, Finland, Estland, Lolland, Lithauen fra og med den 17. Juli indleveres direkte i Udlandspostkontrollen, Centralpostbygningen.

Saadanne Forsendelser vil blive ekspederet forlods. De maa indleveres i aaben Kuvert, som ikke maa indeholde andet end de nævnte Dokumenter. Fra Provinsen kan saadanne Forsendelser indsendes til Udlandspostkontrollen i frankeret Kuvert. Andre Forsendelser kan ikke indleveres direkte til Kontrolstedet.

80 Aar

Lederen af Skibs- og Maskininspektionsfirmaet *Brorsen & Overgaard*, Maskininspektør *H. Overgaard*, fyldte forleden 80 Ar.

Maskininspektør *Overgaard* sejlede, efter at have taget sine Maskinisteksamener, en Aarrække som færende Mester, indtil han for ca. 40 Aar siden gik i Land for sammen med A. Chr. *Brorsen* at stifte sit ansete Firma. En lang Række af danske Rederier, der ikke har egne Skibs- og Maskininspektører, benytter Firmaet, som tillige har den grønlandske Flaades Skibe under sig. Desuden har Firmaet gennem Aarene haft Tilknytning til mange udenlandske Rederier.

Maskininspektør *Overgaard* tager stadig aktiv Del i sit Firmas Ledelse og er en usædvanlig elskværdig og afholdt Mand.

80 Aar

Tidl. Fører i Sydlynske Dampskibsselskab, Kaptajn *P. C. Hansen*, fyldte den 16. Juli 80 Aar. Kaptajn *Hansen* ophørte sit Virke paa Søen 1930 og er bosiddende i Nakskov.

50 Aar

Den 24. Juli fylder Kaptajn *J. P. Lund* 50 Aar. Kaptajn *Lund*, der er ansat i A/S »De Forenede Kulimportører«, krigsforliste med Selskabets Dampner »Vendia« i Nordsøen den 30. September 1939.

Den 2. August fylder Kaptajn *A. Weesgaard* 50 Aar. Kaptajn *Weesgaard*, der er ansat i Dampskibsselskabet »Gloria«, er Fører af s.s. »Vitus Bering«.

60 Aar

Den 10. August fylder Kaptajn *H. N. Jensen* 60 Aar. Kaptajn *Jensen* er Medreder og Fører af 3mst. Motor-skonnert »Johanne« af Svendborg.

Dødsfald

Fra Hongkong er til Store Nordiske Telegrafskab i København indløbet Telegram om, at Kaptajn *Nielsen*, der var Fører af et af Selskabets Skibe, som for Øjeblikket ligger i Hongkong, forleden er død efter kort Tids Sygdom.

Kaptajn *Nielsen* blev kun 45 Aar gammel. Han tog i 1922 Skibsførereksamen fra Svendborg Navigationsskole og blev allerede to Aar efter ansat som Fører af et af Store Nordiskes Skibe, og han har siden været beskæftiget i Selskabet.

Kaptajn *Nielsen* var gift med en Datter af Navigationsforstander *Rasmussen*, Svendborg, og han var kendt af mange her i Byen. Han var en udmærket Sømand, hvis Dygtighed var anerkendt.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. 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

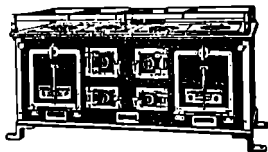
AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værfts A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

M. B. COHNTOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

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

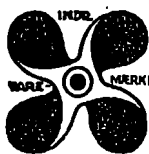
AMALIEGADE 41 · TELE. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & 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.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkoco**ROTTERDAM**Telephone:
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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 17. Juli 1940.

Nr. 31.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar 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. Kvartalsabonneuter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Eukelte 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 Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Danmark.

1890. Sundet. København. Sejladsregler. Advarsel.

E. f. S. Nr. 4/195 1940 annulleres og samtidig indskærpes de i E. f. S. Nr. 19/1413 1940 givne Forholdsregler vedrørende Sejlads i *danske* Farvande.

I. Østersøen.

1891. Sverige S.-Kyst. Hanö Fyr. Lysevne forøget.

(U. f. s. Nr. 27/1490. Stockholm 1940.)

Hanö Fyrs Lysevne er betydelig forøget. Iøvrigt uforandret.

c. $56^{\circ} 00',9$ N. $14^{\circ} 51',0$ E.

1892. (P). Sverige. Kalmarsund S.-lige Del. Ny Grund fundet. Sømærke flyttes.

(U. f. s. Nr. 27/1489. Stockholm 1940.)

1. En Grund med 6 m Vand ved Middelvandstand ($5,6$ m ved Lavvande) er fundet paa $56^{\circ} 08',70$ N. $16^{\circ} 00',70$ E.

2. Den sort- og hvidmalede Stage med 1 Ballon paa c. $56^{\circ} 09',7$ N. $16^{\circ} 01',4$ E., E. for Y. *Stengrund*, vil blive flyttet til $56^{\circ} 08',40$ N. $16^{\circ} 00',80$ E., SSE. for den i (1) nævnte Grund.

(Kort Nr. 180 og 181.)

1893. Sverige. Stockholm Skærgaard. Söderarm Lodsudkigsstation midlertidig ude af Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 27/1488. Stockholm 1940.)

Söderarm Lodsudkigsstation paa c. $59^{\circ} 45'$ N. $19^{\circ} 25'$ E. er indtil videre ude af Virksomhed.

1894. Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib. Midlertidig Lodsudkigsstation oprettet.

(U. f. s. Nr. 27/1487. Stockholm 1940.)

For Öregrund Lodsstation er indtil videre oprettet en Lodsudkigsstation ved Grepen Fyrskib paa c. $60^{\circ} 28'$ N. $18^{\circ} 18'$ E.

1895. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Skutskär—Harnäs Havn Lodsudkigsstation midlertidig ude af Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 27/1525. Stockholm 1940.)

Lodsudkigsstationen ved Skutskär—Harnäs Havn er indtil videre ude af Virksomhed. Lods for udgaaende fra nævnte Havn kan faas efter Bestilling fra Gävle Lods-kontor. c. $60^{\circ} 39'$ N. $17^{\circ} 24'$ E.

1896. Sverige. Bottniske Bugt. Midlertidig Neutralitetsafmærkning inddraget.
(U. f. s. Nr. 27/1486. Stockholm 1940.)
Samtlige Sømærker, der midlertidig har været udlagt i Neutralitetsløbet indenfor svensk Territorialfarvand mellem $65^{\circ} 17',_{00}$ N. og $63^{\circ} 06',_{60}$ N. er inddraget.
(E. f. S. Nr. 49/3186 1939.)
1897. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Töre Havn. Sømærker udlægges. Baaker opføres.
(U. f. s. Nr. 27/1485. Stockholm 1940.)
1. Som Afmærkning for den gravede Rende og Havnebassinet i Töre Havn udlægges i Løbet af Sommeren 1940 nedennævnte Sømærker:
- | | | | |
|----|-----------------------|---------------------------|---------------------------|
| a. | En Stage med Kost paa | $65^{\circ} 53',_{70}$ N. | $22^{\circ} 39',_{75}$ E. |
| b. | - — — — — | $65^{\circ} 53',_{80}$ N. | $22^{\circ} 39',_{60}$ E. |
| c. | En Stage paa | $65^{\circ} 53',_{68}$ N. | $22^{\circ} 39',_{70}$ E. |
| d. | - — — — — | $65^{\circ} 53',_{80}$ N. | $22^{\circ} 39',_{15}$ E. |
| e. | - — — — — | $65^{\circ} 53',_{90}$ N. | $22^{\circ} 39',_{25}$ E. |
2. Paa Stranden NW. for Töre Havn opføres paa nedennævnte Pladser fire Stangbaaker, hvide Stænger med hvide Firkanter, som Afmærkning for Kanterne af den gravede Rende:
- | | | | | | |
|----------|---------------------------|---------------------------|----|---------------------------|---------------------------|
| E.-Kant: | $65^{\circ} 54',_{40}$ N. | $22^{\circ} 38',_{55}$ E. | og | $65^{\circ} 54',_{50}$ N. | $22^{\circ} 38',_{45}$ E. |
| W.-Kant: | $65^{\circ} 54',_{38}$ N. | $22^{\circ} 38',_{47}$ E. | og | $65^{\circ} 54',_{48}$ N. | $22^{\circ} 38',_{35}$ E. |
- Afstanden mellem Forbaaker og Bagbaaker er c. 200 m.
1898. Finland. Oplysning om Minefare.
(N. f. S. Nr. 30/2281. Berlin 1940.)
Meddelelse fra Staben for de finske Søstridskræfter:
Paa Grund af de udlagte Miner er det yderste Skærgaardsomraade overalt i Finske Bugt saavel som i det egentlige Finland og Ålandshavet farligt for Sejladsen, med Undtagelse af de til Søen førende Løb, der allerede er renset for Miner eller vil blive dette i den nærmeste Tid.
I Bottniske Bugt findes ingen Minefare N. for $60^{\circ} 41'$ N.
Angaaende Anduvningen af finske Farvande henvises til E. f. S. Nr. 29/1826, Pkt. b, 1940.
1899. Finland. Bottniske Bugt. Kemi angöringsboj genudlagt.
(U. f. s. Nr. 18/020. Helsingfors 1940.)
Lystønden Kemi angöringsboj paa c. $65^{\circ} 28'$ N. $24^{\circ} 20'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 56/3756 1939.)
1900. (P). Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Fågelskär Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 18/619. Helsingfors 1940.)
I Løbet af Sommeren 1940 forandres Lysvinklerne i Fågelskär Fyr paa $63^{\circ} 08' 42''$ N. $21^{\circ} 20' 10''$ E. saaledes, at Fyret kommer til at lyse, som følger:
- | | | | |
|----|---|----|---|
| a. | Grønt i Pejl. fra c. 334° til c. 348° . | d. | Grønt i Pejl. fra c. 17° til c. 40° . |
| b. | Hvidt i — - c. 348° - c. 354° . | e. | Hvidt i — - c. 40° - c. 62° . |
| c. | Rødt i — - c. 354° - c. 17° . | f. | Rødt i — - c. 62° - c. 73° . |
- Løvrigt uforandret.
1901. (P). Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Stora Högskär og Kopparfuruskär Ledefyr tændes.
(U. f. s. Nr. 18/618. Helsingfors 1940.)
I Løbet af Sommeren 1940 tændes nedennævnte Ledefyr:
1. Stora Högskär (Bagfyr) paa $63^{\circ} 08' 13''$ N. $21^{\circ} 26' 35''$ E. Rødt Lys med En-Formærkelser hver 8^s , Lys 4^s , Mørke 4^s .
 2. Kopparfuruskär (Forfyr) paa $63^{\circ} 08' 09''$ N. $21^{\circ} 25' 41''$ E. Rødt Et-Blink hver $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke 1^s .
- Fyrene er overet i Pejling c. 82° .

- 1902. Finland. Skärgårdshavet. Utö. Sejladsforskrift.**
(U. f. s. Nr. 18/631. Helsingfors 1940.)
Meddelelse fra Staben for de *finske* Søstridskræfter:
Indløbet ved *Utö* er aabnet for Trafik. Det tilraades at udvise den største Forsigtighed under Nærmelsen til *Utö* fra Havet, da *Norra Grimsörarnes* Baake og *Lillharu* Fyr er ødelagt.
Lodser faas fra *Utö* Lodsstation.
Utö Fyr er tændt og Nautofonen er i Virksomhed.
Utö Fyr: c. 59° 47' N. 21° 22' E.
- 1903. Finland. Finske Bugt. Orrengrund. Rettelse til Sejladsforskrift. Sømærker genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 18/635. Helsingfors 1940.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 29/1826 1940, Pkt. a, meddeles, at kun det W.-lige Indsejlingsløb til *Orrengrund* er aabnet for Trafik, samt at Sømærkerne i nævnte Løb er genudlagt.
c. 60° 16' N. 26° 26' E.
(E. f. S. Nr. 29/1826 1940.)
- 1904. (P). Finland. Finske Bugt. Boistö. Ljusån. Ledefyr tændes.**
(U. f. s. Nr. 18/612. Helsingfors 1940.)
I Løbet af Sommeren 1940 tændes nedennævnte Ledefyr:
1. *Ljusån övre* (Bagfyr) paa 60° 18' 20" N. 26° 29' 18" E. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s.
2. *Ljusån nedre* (Forfyr) paa 60° 18' 21" N. 26° 29' 30" E. Hvidt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,3^s, Mørke 0,7^s.
Fyrene er overet i Pejling c. 262°.
- 1905. (P). Finland. Finske Bugt. Boistö. Österhällan og Vinbergshällan. Ledefyr tændes.**
(U. f. s. Nr. 18/613. Helsingfors 1940.)
I Løbet af Sommeren 1940 tændes nedennævnte Ledefyr:
1. *Österhällan* (Bagfyr) paa 60° 18' 48" N. 26° 32' 52" E. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s.
2. *Vinbergshällan* (Forfyr) paa 60° 18' 43" N. 26° 32' 28" E. Hvidt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,3^s, Mørke 0,7^s.
Fyrene er overet i Pejling c. 66°.
- 1906. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Siikasaarenpää. Baake nedlagt.**
(U. f. s. Nr. 18/615. Helsingfors 1940.)
Siikasaarenpää Baake paa 60° 28' 04" N. 27° 37' 09" E. er nedlagt.
- 1907. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Ledemærker nedlagt.**
(U. f. s. Nr. 18/614. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Ledemærker er nedlagt:
a. *Ouri* paa 60° 25' 32" N. 27° 33' 17" E.
b. *Loppi* paa 60° 25' 46" N. 27° 33' 39" E.
c. *Suurpisi övre* paa 60° 27' 03" N. 27° 37' 50" E.
d. *Suurpisi nedre* paa 60° 27' 02" N. 27° 37' 54" E.
e. *Lapenluoto* paa 60° 27' 50" N. 27° 37' 56" E.
- 1908. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Ledemærker nedlagt.**
(U. f. s. Nr. 18/616. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Ledemærker er nedlagt:
a. *Ryöminluoto övre* paa 60° 28' 55" N. 27° 44' 38" E.
b. *Ryöminluoto nedre* paa 60° 28' 54" N. 27° 44' 48" E.
c. *Luuvi övre* paa 60° 29' 23" N. 27° 44' 02" E.
d. *Luuvi nedre* paa 60° 29' 22" N. 27° 44' 18" E.
e. *Suuri Lakasaari* paa 60° 28' 40" N. 27° 40' 15" E.

1909. Rusland. Finske Bugt. Lodsdamper Vostok inddraget. Leningrad Fyrskib flyttet. Sejlanvisning.

(N. f. S. Nr. 30/2198. Berlin 1940.)

1. Lodsdamperen *Vostok* paa c. 60° 01' N. 28° 45' E. er inddraget. (E. f. S. Nr. 7/609 1940).

2. *Leningrad* Lodsfyrskib er flyttet fra c. 60° 05',₀ N. 29° 20',₆ E. til c. 60° 11',₀ N. 27° 53',₀ E. Iøvrigt uforandret.

Paa Lodsfyrskibets tidligere Plads ligger midlertidig Isbryderen *Truvor*.

3. Som en Sikkerhedsforanstaltning for Sejladsen i den E.-lige Del af *Finske Bugt* er alle Skibe forpligtet til at følge de i E. f. S. Nr. 26/1678, B 2, 1940 givne Anvisninger.

Ifølge en Skibsmelding er de nøjagtige Gennemsejlingskurser gennem Minefeltet, som følger:

Paa c. 60° 09',₀ N. 28° 08',₀ E. ligger en Lystønde og ved Siden deraf en Spirtønde, som man kommende W. fra kan styre lige paa. Herfra styres Kurs 177°. Paa c. 59° 56',₂ N. 28° 09',₂ E. ligger en Lystønde, hvorfra Kursen er 88°_{,5}. Paa c. 59° 56',₃ N. 28° 27',₅ E. ligger igen en Tønde. Herfra styres Kurs 61° mod en Tønde, der ligger paa c. 60° 00',₇ N. 28° 44',₁ E.

Derefter styres Kurs 90° for 22 Sm til Punktet c. 60° 01',₃ N. 29° 28',₀ E. Paa denne Kurs passerer man 2 Lystønder, den første paa c. 60° 02' N. 29° 00' E. og den anden paa c. 60° 02',₀ N. 29° 20',₂ E.

Ifølge en anden Skibsmelding er *Leningrad* Lodsfyrskib den 21. Juni 1940 flyttet til c. 60° 02',₅ N. 28° 03',₀ E.

Det lille, røde Fartøj er et ældre Fyrskib og ligger i Bugten ved E.-Siden af Øen *Pentsaari*.

N. fra kommende Skibe kan kun daarligt skelne Fartøjet.

Kommende W. fra anbefales at styre E. over, indtil man pejler Øjen *Narvi* i N. og derefter at styre mod *Pentsaari* paa S.-lig Kurs.

Denne Vej er fri indtil Grundene N. for *Pentsaari*. Lodsartøjet vil ogsaa paa denne Kurs snart komme i Sigte.

(Kort Nr. 184.)

1910. Tyskland. Danzig Bugt. Schiewenhorst NE. Afmærkning af maalt Mil.

(N. f. S. Nr. 30/2289. Berlin 1940.)

Nedennævnte Sømærker er udlagt som Afmærkning for en maalt Mil:

a. En rødmalet Lys- og Klokketønde mærket *GTH*, og som viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,3^s, Pause 4,7^s. (Fyrlanternen er foreløbig ikke tændt). c. 54° 22',₈ N. 19° 06',₁ E. i 23 m Vand.

b. En Tønde paa c. 54° 22',₈ N. 19° 04',₃ E. i 23 m Vand.

c. En Tønde paa c. 54° 22',₈ N. 19° 02',₅ E. i 22 m Vand.

(Kort Nr. 181.)

1911. (T). Tyskland. Danzig Bugt. Brösen. Fyr midlertidig slukket.

(N. f. S. Nr. 30/2189. Berlin 1940.)

Brösen Fyr paa c. 54° 25' N. 18° 39' E. er paa Grund af Brohovedets Ødelæggelse midlertidig slukket.

1912. Tyskland. Femer Bælt. Puttgarden Riff E. Kabeltønde inddraget.

(N. f. S. Nr. 30/2190. Berlin 1940.)

Kabeltønden paa c. 54° 31' N. 11° 13' E., E. for *Puttgarden Riff*, vil foreløbig ikke blive genudlagt.

(Kort Nr. 185, 186, 126 og 180.)

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

1913. (T). Danmark. Store-Bælt. Midlertidige Sømærker udlagt.

Nedennævnte Sømærker er midlertidig udlagt, som følger:

a. En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Romsø Tue E.*, i c. 12 à 15 m Vand paa 55° 33' (30") N. 10° 49' (20") E., E. for en 7,2 m Pulle.

b. En hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost, *Agersø Flak W.*, i c. 13 m Vand paa 55° 12' (22") N. 11° 06' (48") E., paa W.-Siden af *Agersø Flak*.

1914. (T). Danmark. Lillo-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel. Skarpskydningsøvelser afholdes fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa følgende Dage:
Den 21.—24. og 26.—29. August d. A.
Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 2/61 1940.
c. $54^{\circ} 58',_0$ N. $9^{\circ} 45',_9$ E.
1915. (T). Danmark. Lillo-Bælt. Flensborg Fjord. Oplysning om forskellige Broer.
1. Følgende Broer kan indtil videre ikke benyttes:
Brunsnæs c. $54^{\circ} 52',_0$ N. $9^{\circ} 38',_3$ E. *Ronshoved* c. $54^{\circ} 52',_2$ N. $9^{\circ} 31'$ E. *Sandager*
c. $54^{\circ} 52',_7$ N. $9^{\circ} 34',_1$ E. *Sonderhav* c. $54^{\circ} 51',_6$ N. $9^{\circ} 30',_1$ E.
2. *Brunsnæs* Bro tilhører *Förde-Reederei, G. m. b. H.* i *Flensborg*
(Havnelods, Side 47, 173, 174 og 194.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1916. Danmark. Isefjord. Isefjordværkets Havn. Regler for Adgang til Havnen.
Isefjordværkets Havn er ikke tilgængelig uden særlig Tilladelse fra *Isefjordværket*,
Telefon *Dalby 101*.
Kølevandsbassinet er spærret med Ponton.
c. $55^{\circ} 48',_6$ N. $11^{\circ} 52',_8$ E.
(Danske Lods II, Side 160. Havnelods, Side 115 og Tillæg Nr. 1, Side 19.)
1917. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Midlertidige Sømærker udlagt.
Nedennævnte Sømærker er midlertidig udlagt, som følger:
a. En rød Fløjtetønde med 3 opadvendte Koste, *Hatterrev S.*, i c. 10 m Vand
paa $55^{\circ} 54'$ ($00''$) N. $10^{\circ} 49'$ ($42''$) E., S. for *Hatterrev*.
b. En hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost, *Leveret*, i c. 10 m Vand paa
 $55^{\circ} 53'$ ($24''$) N. $10^{\circ} 59'$ ($20''$) E., paa NW.-Siden af en $9,5$ m Pulle.
1918. Danmark. Kattegat. Gerrild Flak. Undervandshindring forgæves eftersøgt.
Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge i Sektoren SW.—WSW.
500 à 1000 m fra den hvide Stumtønde med 1 nedadvendt Kost, *Gerrild Flak NE.*, som er
beliggende paa $56^{\circ} 32'$ ($15''$) N. $10^{\circ} 53'$ ($40''$) E., er forgæves eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 21/1467 1940.)
1919. (T). Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Strømviser i Uorden.
Strømviserne paa *Oddesundbroen* er i Uorden. De vil snarest blive bragt i Orden.
c. $56^{\circ} 34',_8$ N. $8^{\circ} 33',_6$ E.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1920. Danmark. Graadyb. Skallingen-Fanø. Kabel udlagt.
Et Telefonkabel er udlagt mellem *Skallingen* og *Fanø*.
Paa *Skallingen* er Kablet afmærket med 2 Kabelbanker. Bagbaake: $55^{\circ} 28'$ ($07''$)
N. $8^{\circ} 19'$ ($10''$) E. Forbaake: $55^{\circ} 28'$ ($06''$) N. $8^{\circ} 19'$ ($18''$) E.
Kablets Landingssted paa *Fanø* er $55^{\circ} 27'$ ($59''$) N. $8^{\circ} 21'$ ($06''$) E.
(Kort Nr. 95, 94 og 93. Danske Lods II, Side 14.)
1921. Nordsøen og Dover Stræde. Miner udlagt. Sejladsforskrifter. Advarsel.
(U. f. S. Nr. 27/1511. Stockholm 1940.)
Det britiske Gesandtskab i *Stockholm* meddeler, den 23. Juni 1940:
1. Miner er udlagt i *Dover Stræde* og S.-lige Del af *Nordsøen* NE. for en Linie
Dungeness—Boulogne samt S. for en Linie gennem følgende Punkter:
a. *North Foreland*. c. $51^{\circ} 43',_0$ N. $2^{\circ} 31',_0$ E.
b. $51^{\circ} 36',_0$ N. $2^{\circ} 06',_7$ E. d. $51^{\circ} 47',_0$ N. $3^{\circ} 00',_0$ E.
A n m. N.-Grænsen for Minefeltet falder delvis sammen med S.-Grænsen af de i
E. f. S. Nr. 4/245 1940 nævnte Minefelter og de Minefelter, som er udlagt ind til det *hol-*
landske Territorialfarvand.

2. Fartøjer, som ønsker at passere gennem *Kanalen* til eller fra Havne paa *Englands E.-Kyst*, skal indhente Direktiver fra *engelske* konsulære Myndigheder.

3. Fartøjer, som ønsker at ankre, maa kun gøre dette i *The Downs* N. for $51^{\circ} 10' N.$ eller S. for en Linie *Dungeness—Lydd* Fyrskib paa c. $50^{\circ} 50' N.$ $1^{\circ} 07' E.$ — *Cape d'Alprecht* paa c. $50^{\circ} 42' N.$ $1^{\circ} 34' E.$

Ankring mellem ovennævnte Linier er strengt forbudt.

4. Der hersker Lodstvang i *The Downs*. Fartøjer, som kommer W. fra under Mørke eller Taage, skal ankre og afvente Lods indenfor et Omraade beliggende E. for $1^{\circ} 27' E.$ og mellem $51^{\circ} 10' N.$ og $51^{\circ} 12' N.$ eller efter Anvisning fra Undersøgelsesfartøjet.

5. Paa Grund af udlagte Undervandsluindringer er det forbudt at anvende Paravaner mellem *The Downs* og *Dungeness* indenfor *britisk* Territorialfarvand.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1922. Italien og Kolonier i Middelhavet. Lodstvang.

(A. a. N. Nr. 24. Genua 1940.)

Der hersker Lodstvang i alle Havne i *Italien*, *Albanien* og *Libyen* samt paa de *italienske* Øer i *Middelhavet*.

Tillæg.

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

1923. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Farvandet N. for Ærø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

Skydning med Kanon vil blive afholdt i Dagene 22.—27. Juli d. A., begge Dage inklusive, i Farvandet N. for Ærø.

Skydepladsen begrænses

mod Nord af Breddeparallelens $54^{\circ} 58',5 N.$ og *Drejø* S.-Kyst,

mod Syd af Breddeparallelens $54^{\circ} 55' N.$ og *Ærø* N.-Kyst,

mod Vest af Meridianen $10^{\circ} 18' E.$ og

mod Øst af Meridianen $10^{\circ} 28',5 E.$

Skibe 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.

1924. Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Oplysning om Fortøjningsbøjers Plads.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 30/1888 1940 meddeles de nøjagtige Pladser for de midlertidige Fortøjningsbøjer til Lodsartøjer:

Den W.-lige Fortøjningsbøje er flyttet c. $\frac{1}{2}$ Sm. E. over og ligger nu i 39 m Vand paa $55^{\circ} 31' (13'') N.$ $9^{\circ} 41' (50'') E.$, c. $\frac{1}{2}$ Sm W. for *Lillebæltsbroen*.

Den E.-lige Fortøjningsbøje er flyttet c. $\frac{1}{2}$ Sm. W. over og ligger nu i 32 m Vand paa $55^{\circ} 30' (39'') N.$ $9^{\circ} 43' (40'') E.$, c. $\frac{1}{2}$ Sm E. for *Lillebæltsbroen*.

(E. f. S. Nr. 21/1458 og 30/1888 1940).

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
% BRON & WITZKE
Kongens Nytorv 8 KØBENHAVN K
Telefon Central 8316

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

**Dansk Stevedore Forenings
Medlemmer**

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olesen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Haasing & 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

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
SØBORG

FREDERICIA

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

KALUNDBORG

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

AARHUS

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1878
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING :- KLARENING :- SPEDITION :- ASSURANCE
ABERT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG'

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 & 666

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Brehnholt.

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 & 606

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFPE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS-SKIBSFART —

NUMMER 33

TORS DAG 15. AUGUST 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERTNING

Den forøgede Aktivitet i Luftkrigen mellem England og Tyskland synes i første Række fra tysk Side at tage Sigte paa Ødelæggelsen af de engelske Flaade- og Luftstøttepunkter, men heller ikke Konvojer og Handelshavnens Anlæg gaar Ram forbi. Om Skibstabenes Størrelse og om Omfanget af Ødelæggelser, som Bombenedkastninger paa Kajer og Dokker har forårsaget, er det stadig umuligt at danne sig noget nøjagtigt Billede, idet Beretningerne fra de to Parter slet ikke kan bringes i Overensstemmelse med hinanden.

Ud fra fragtmæssige Betragtninger er det naturligvis givet, at den daglige Sænkning af et større eller mindre Antal Skibe før eller senere vil give sig Udslag i en stærk Stramning i Raterne, idet selv aldrig saa stærk en statslig Kontrol kan komme uden om den gamle Lov om Tilbud og Efterspørgsel, men endnu synes Tabel af Handelstonnage ikke at være af saa stort Omfang, at Raterne er blevet nævneværdigt influeret heraf. For de af England kontrollerede Markeders vedkommende er Raterne jo fastlagte af de dertil nedsatte engelske Regeringsinstitutioner og i de frie overseiske Trades, specielt saadanne hvor Krigsrisiko praktisk talt er udelukket, synes Tendensen nærmest at være svagere. Kulraterne fra Hampton Roads til Sydamerika ligger f. Eks. stadig omkring \$ 5:— Basis Buenos Ayres, og heller ikke for de enkelte Ladninger Majs og Linsæd, der er i Markedet fra River Plate til Northern Range, St. Lawrence og Pacifickysten, viser Raterne Tendens til at stige, idet der stadig er tilstrækkelig Tonnage til Rater, der ligger omkring \$ 8.50 for Linsæd til Northern Range eller St. Lawrence. Af andre Rater skal kun nævnes, at Scrap fra Golfen til Japan er sluttet til \$ 14:—, og for en Ladning Staal fra Northern Range til Japan er betalt \$ 13.50. Fra Forindien er sluttet Tonnage for Erts til Northern Range til \$ 15:—, og fra Philipinerne er sluttet Erts til U. S Atlantic til \$ 11:—.

I vore hjemlige Farvande er Udviklingen ikke helt tilfredsstillende. Det var en Overgang lidt lettere at faa Sten for Kullaster fra Tyskland, specielt til Norge, men nu kniber det igen med at skaffe Sten rettidigt. Iøvrigt er der ret god Tilgang af Trælastorder fra Finland og Sverige til Tyskland, ligesom der stadig kommer nye Ertsladninger fra Sverige til Tyskland i Markedet, men de for disse Laster fastlagte Rater giver i gunstigste Fald næppe mere end Balance. Der er stadig enkelte Kornladninger fra Randstaterne til Tyskland, men de faa Ladninger, der kommer i Markedet, opsnappes øjeblikkeligt.

DET NYE VAREFORSYNINGSRÅD

Efter længere Tids Drøftelse er nu endelig Valuta-Centralen blevet afskaffet og i Stedet har vi faaet det nye Vareforsyningsnæv. Dette Raad bestaar af Handelsminister *Christmas Møller*, der er Raadets Formand, og endvidere af Formanden for Grosserer-Societetets Komité, Grosserer *Holger Lauge-Petersen*, Formanden for Provinshandelskamret, Grosserer *H. L. Poulsen*, Odense, Formanden for Industriraadet, Direktør *August Holm*, Formanden for Dansk Damp-

skibsrederiforening, Direktør *J. A. Korbjerg*, Formanden for Landbrugsraadet, Landstingsmand *H. Hauch*, Formanden for De samvirkende danske Husmandsforeninger, Folketingsmand *N. P. Andreassen*. Endvidere er Nationalbankdirektør *C. V. Bramsnæs* og Formanden for Arbejdernes Erhvervsraad, Borgmester *Peder Christensen*, Helsingør, Medlem af Raadet. Den daglige Ledelse skal forestaaes af Direktør *Erik Lindgreen*.

Om selve Raadet er udsendt følgende Meddelelse fra Handelsministeriet.

Ved en Bekendtgørelse af 10. d. M. er der oprettet et Direktorat for Vareforsyning, hvis Opgave er at bistaa ved Administrationen af de i Henhold til Lov Nr. 406 af 3. August 1940 om erhvervsøkonomiske Foranstaltninger, Vareforsyning m. v. trufne Bestemmelser i Overensstemmelse med nærmere af Handelsministeriet givne Retningslinier.

Ved en Bekendtgørelse af s. D. om Indførsel af Varer er det bestemt, at der til Indførsel af Varer som Regel kræves Indførselsbevilling fra Direktoratet for Vareforsyning. I Forbindelse hermed er der udstedt Bekendtgørelse om Overdragelse og Girering af Indførselsbevillinger og om Ekspeditionsgebyr for Udstedelse af saadanne Bevillinger.

De af Handelsministeriet tidligere udstedte Forbud mod Udførsel af Varer er samlede i en ny Bekendtgørelse af 10. d. M. om Udførselsforbud for visse Varer.

De hidtil gældende Rationeringsbestemmelser m. v. opretholdes. Det samme gælder de hidtil gældende Regler om Ind- og Udførsel af Penge og Værdipapirer, om Betaling over Clearing til visse Lande, om Skyldneres Adgang til at frigøre sig for Betalingsforpligtelser overfor Udlandet.

Endelig er der udfærdiget en Bekendtgørelse angaaende Kontrol med Betalinger over Clearingkonti, der bekendtgøres nedenfor:

Afviklingen af Betalinger til Udlandet, der i Henhold til de herom gældende Forskrifter skal ske over Clearing ved Danmarks Nationalbank, maa ikke udskydes udover det ved den paagældende Forpligtelses Paadragelse aftalte eller forudsatte Tidspunkt eller gøres illusorisk ved Modregning med Tilgodehaveren i Udlandet eller ved Aftaler om Betalingsvilkaar, der ikke er af sædvanlig forretningsmæssig Karakter.

Skal Betaling for indførte Varer i Henhold til Købekontrakten finde Sted senere end 3 Maaneder efter Udløbet af den Maaned, hvori Toldvæsenet eller Direktoratet for Vareforsyning har attesteret Indførselen af det til Betalingsforpligtelsen svarende Vareparti, skal Indberetning herom ske til Direktoratet for Vareforsyning under Vedlæggelse af en Afskrift af Kontrakten.

Nærmere Regler med Hensyn til Gennemførelse af Kontrollen med Overholdelse af foranstaaende Bestemmelser kan fastsættes af Direktoratet for Vareforsyning efter Forhandling med Danmarks Nationalbank.

PRISNIVEAUET

De af Det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringernes Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget er, som tidligere meddelt i Statistiske Efterretninger, fra og med Juli 1933 fortsat saaledes, at man som Grundlag for disse Beregninger bruger et Husholdningsbudget, der er opstillet efter de ved en Forbrugsundersø-

gelse i 1931 indvundne Oplysninger. Dette Budget danner Grundlaget ogsaa for nedenstaaende Beregninger.

I følgende Tabel anføres Resultatet af de saaledes for Juli 1940 foretagne Beregninger, idet Tallene for det sidste Aar anføres til Sammenligning. Forholdstallene vedrørende Prisforandringernes Styrke beregnes siden Januar 1938 med Aaret 1935 som Udgangspunkt (Basisaar).

Naar Udgiften i Aaret 1935 sættes = 100, var Udgiften efter de i April 1940 gældende Priser 129 og efter de nu for Juli foretagne Beregninger 136.

Beregnet paa samme Grundlag, men med Priserne i Aaret 1931 som Basis, bliver Pristallet for Juli 150 mod 143 for April.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	1935 gnstl.	Juli 1939	Juli 1940
Fødevarer	1121	1206	1446
Klæder, Fodtøj, Vask	458	497	729
Bolig	450	490	500
Brændsel, Belysning	164	169	328
Skatter, Kontingenter o. l. . .	479	529	702
Andre Udgifter	756	771	958
I alt	3428	3662	4653

Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Aaret 1935 gnstl.

	1935 gnstl.	Juli 1939	Juli 1940
Fødevarer	100	108	129
Klæder, Fodtøj, Vask	100	109	159
Bolig	100	109	111
Brændsel, Belysning	100	103	200
Skatter, Kontingenter o. l. . .	100	110	147
Andre Udgifter	100	102	127
I alt	100	107	136

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1935 anvender Priserne i Juli 1914 som Basis, bliver Pristallet for Juli udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 233 mod 222 for April. Her ved maa dog tages i Betragtning, at i Pristalsbudgettets Totalbeløb pr. Juli 1940, 4663 Kr., indgaaer den i § 45, Stk. 1 i Lov om midlertidige Forbrugsafgifter m. m. af 27. Marts 1940 omhandlede Skatte- og Afgiftsforøgelse med et Beløb, der er beregnet til 116 Kr. Naar det paa Basis af Juli 1914 beregnede Pristal nedsættes med det Antal Points, som svarer til dette Beløb, fremkommer Tallet 227, jfr. Lovens § 45, Stk. 2. Hvis det nævnte Tal yderligere nedsættes med det Antal Points, som svarer til det i § 16 i Lov om midlertidig Fordeling og Regulering af Arbejde af 30. Maj 1940 fastsatte Bidrag af Lønmodtagere, ansat til 84 Kr., fremkommer Tallet 223. Til Sammenligning anføres, at en Reduktion af Pristallet for April 1940 i Forhold til den i ovennævnte § 45 omhandlede Skatte- og Afgiftsforøgelse gav Tallet 218.

Ved Siden af de her omhandlede Beregninger, foretaget paa Grundlag af det foran nævnte Budget, har man pr. Juli 1940 foretaget en, delvis skønsmæssig, Beregning af den Forskydning, som fremkommer i Forbrugets Totaludgift, naar man tager Hensyn til de gældende Rationeringer af Sukker, Kaffe, Te og Margarine (i Forbindelse med den skete Forøgelse af Smørforbruget). Det samlede Resultat af Beregningen viser en Nedgang i Totaludgiften paa ca. 20 Kr., hvad der svarer til 1 Point i det Pristal, der beregnes med Juli 1914 som Basis. I denne Beregning er der ikke taget Hensyn til Brændselsrationeringen, idet man har skønnet, at de hidtil tildelte Rationer af udenlandsk Brændsel for de Befolkningskredse, som Pristalsbudgettet repræsenterer, meget nær svarer til de Mængder, som Budgettet regner med.

NORDEN MAA HOLDE SAMMEN

Det svenske Blad »Dagens Nyheter« behandler i den ledende Artikel Forholdet mellem de nordiske Lande. Bladet skriver bl. a., at Søskenkredse er vanskeligt opløselige, og det gælder ogsaa de nordiske Folk og nu er det vigtigere end nogensinde at udnytte Mulighederne til at tales ved, at sende Bud til hverandre. God Villie kan forudsættes hos alle frie Folk, og paa et Par Steder har just i den seneste Tid nye Tilfælde frembudt sig for Samtaler og Tankeudveksling. Island har anmeldt sin Villie til at blive i Skandinavien, ved at indrette en fast Repræsentation i Stockholm og Offentligheden i Danmark har givet energiske nordiske Signaler. Over for en Paastand om, at Danmark var mere kontinentalt orienteret end Skandinavien, tøvede den danske Presse ikke med Svaret.

Nogle Danske har den Forestilling, at man i Sverige betragter Danskernes Kapitulation som en værende Selvopgivelse og »hoverer« over den. Det kan ikke kraftigt nok raabes over Sundet, at de Danske, som tror saadant, fuldstændigt har misforstaaet den svenske Opinion, og at man ikke noget Steds i toneangivende og vidende Kredse i Sverige har haft nogen Tanke om at se ned paa Danmark for det, som hændte i Morgengryet den 9. April.

Sveriges Situation er en helt anden end Danmarks, og af den betinges Landets Holdning. Sikkert er man i Danmark klar over, at det ofte kan blive til Gavn ogsaa for Søskenfolkene, hvis Sverige holder ud i sit Forsvarsberedskab.

EUROPAS VALUTAMÆSSIGE FREMTID

Hvorledes man i Tyskland ser paa Europas fremtidige valutamæssige Ordning, fremgaaer af Bladet »Der deutsche Volkswirth«, der har fremsat en Række Udtalelser herom.

Det fremhæves, at man utvivlsomt endnu en rum Tid fremefter maa indrette sig paa en Videreførsel af det Clearing-System, der stærkere og stærkere er bragt i Anvendelse. Muligt saaledes, at der gennem Handelsoverenskomsterne mellem flere end 2 Lande bringes en flersidet clearing i Anvendelse. Kommer den ene eller anden af de økonomiske Enheder, Europa ventes opdelt i, til at staa med Tilgodehavender, der ikke direkte kan udlignes over clearing, vil saadanne Tilgodehavender paa forskellig Vis kunne finde Anvendelse i et planmæssigt, økonomisk-politisk sammenknyttet Europa. Det vil være Formaalet i det lange Løb at tilvejebringe en saa ligetil intereuropæisk Handels- og Betalings-Struktur som muligt. Udviklingen af Ligeligheden mellem de forskellige Valutaer maa derfor kontrolleres omhyggeligt, og de europæiske Staters økonomiske Politik maa mest muligt tilpasses til hinanden.

Da de forskellige europæiske Lande imidlertid kommer til at indgaa i det nye Samarbejde uden alt for store Beholdninger af Guld og Kontanter, bliver det nødvendigt at have et »Manipulationsfond« til Raadighed, — dette behøver i og for sig ikke at bestaa i Guld, men man kan eksempelvis tænke sig, at den Række Stater, der kommer til at tilhøre den fremtidige Reichsmark-Blok, og som m. H. t. deres Udenrigshandel i væsentlig Grad bliver tilknyttede Tyskland, faar en »Reichsmark-Dispositionsfond«, og at deres valutamæssige Forhold ordnes via tysk Valuta til en fastlagt Paritet, saa længe den paagældende Valuta har en fastlagt Dækning i tyske Mark. Skulde det ene eller det andet Lands Valutakurs begynde at svigte, var dette Tegn paa, at det paagældende Land af Hensyn til det faste, kontinentale Samarbejde behøvede Genrejsningslaan eller Kreditter fra de øvrige Dele af det samvirkende Europa.

Det tilføjes i det tyske Tidsskrift, at ønskeligt vilde det ogsaa være, om der kunde opnaas en fast Kurs mellem Reichsmark og Dollars.

Det er ikke vor Opgave at komme med Kommentarer hertil, men det har selvfølgelig sin Interesse at se, hvordan man i tyske økonomiske Krese ser paa Fremtiden.

ITALIENS SKIBSFART

De fire store italienske Skibsfartselskaber »Italia«, »Lloyd Triestino«, »Tirrenia« og »Adriatica« har aflagt Regnskab for Aaret 1939. »Italia« udbetaler 6 pCt. i Dividende, de tre andre hver 4 pCt.

Med Undtagelse af »Adriatica«, hvis Dividende er steget fra 3 til 4 pCt., giver Selskaberne samme Udbytte som i Fjor.

»Italia«, der er Italiens største Skibsfartselskab med en Aktiekapital paa 500 Mill. Lire, og som sejler paa Amerika, havde en Bruttoindtægt paa 195,039,546 Lire mod 192,422,697 Lire i Fjor. Efter Fradrag af Omkostninger, Skatter og Amortiseringer blev der et Nettoudbytte paa 31,961,842 Lire mod 31,956,845 sidste Aar.

»Adriatica«, der har Sæde i Venedig og en Aktiekapital paa 150 Mill. Lire, havde i 1939 en Bruttoindtægt paa 54,190,002 Lire mod 47,360,234 i Fjor. Dette Selskab gav efter Fradrag af Omkostninger og Amortisation et Nettoudbytte paa 4,494,353 Lire. Det fremgaar af Selskabets Beretning, at »Adriatica« har nydt store Fordele af Albanien's Tilknytning til Italien, idet Trafikken mellem de to Lande er blevet udvidet betydeligt. Som Følge af Krigen er Passagertrafikken næsten standset.

DØDSFALD

Chefen for det danske Redningsvæsen, Kaptajn C. V. Fabricius, er pludselig død, 60 Aar gammel. Kaptajn Fabricius havde været syg i nogen Tid, men havde genoptaget Arbejdet paa Kontoret; paa Vejen hjem ramtes han af et Hjerteslag.

Kaptajn Fabricius blev efter at have taget Navigationseksamen og været Reserveløjtnant i Marinen ansat

i Det vestindiske Kompagni, men gik kort Tid efter i Fyrvæsenets Tjeneste, hvor han sidst var Fører af Vagterdamperen »Løvenørn«. I 1922 udnævntes han til Bestyrer af Det nørrejdyske Redningsvæsen, og kort Tid efter til Leder af hele det danske Redningsvæsen. Kaptajn Fabricius havde i de 18 Aar, han stod i Spidsen for Redningsvæsenet, udført et stort og paaskonet Arbejde, der sikrede ham en smuk Plads i den saavel herhjemme som blandt andre søførende Nationer saa højt ansete Institution.

Redningsbestyreren vil blive savnet, afholdt som han var, blandt sine egne for den Sympati og Forstaaelse, de altid fandt hos deres Chef. Dansk Redningsvæsen har mistet en god Mand, der vil faa det snukkeste Eftermæle.

ENGROS-PRISTALLET

Engrospristallet for Juli er uforandret 165, ligesom i Juni, og de Forskydninger, der har været indenfor de enkelte Varegrupper, er ikke mange. Den største Forskydning findes for Brændselsgruppen, hvis Indeks er gaaet ned til 241 fra 258 i Juni og 285 i Maj. Omvendt er Indekstallet for de animalske Levnedsmidler gaaet 5 Points op til 142, idet der er regnet med den indenlandske Smørpris. Gruppen »Jern og Metaller« viser en Opgang paa 3 Points til 182.

Det samlede Indeks paa 165 (1935 = 100) for Juli er omtrent 50 pCt. højere end for et Aar siden, da Indeks for Juli 1939 var 111. Importvarernes og Eksportvarernes Priser ligger henholdsvis ca. 60 pCt. og knapt 30 pCt. højere end i Fjor. Importvarernes Indeks er nu 189 imod 113 for Juli 1939, og Eksportvarernes 139 imod 108.

Fra Juni til Juli i Aar er Importvarernes samlede Indeks gaaet 3 Point ned, især som Følge af Brændselsprisernes Nedgang, medens Eksportvarernes Indeks er gaaet 12 Point op, idet der her er regnet med Afregningstallet for Eksportsmør.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Rederiet J. Lauritzen sender 46 Elever paa Sømandsskole

Den 15. August ankommer til Sømandshøjskolen i Svendborg 46 Sømandselever, som er antaget af Rederiet J. Lauritzen, Esbjerg, til Uddannelse her. Kursuset varer til 15. Marts næste Aar, afbrudt af 14 Dage paa Gymnastikhøjskolen i Ollerup. To Styrmande fra Rederiet J. Lauritzen skal sammen med Sømandshøjskolens Forstander og Lærere undervise de unge. Kursuet betales af Rederiet.

Til Island via Petsamo

Det islandske Gesandtskab i København meddeler: Den islandske Regering har opnaaet en Ordning, hvorefter Regeringens Passager-Motorskih »Esa« ventes at komme til Petsamo i Finland den 24. eller 25. August for derfra at befordre direkte til Reykjavik islandske Statsborgere, som ønsker at rejse hjem. Islændinge her i Landet, som ønsker at benytte denne Skibsejlighed, anmodes om snarest at henvende sig til Islands Gesandtskab, Ny Vestergade 21, København.

»Eriksberg« udvider

Direktor Gunnar Engberg i det store svenske Værft Eriksberg mæ. Verkstad udtaler til Pressen, at Eriksberg for Tiden foretager Udvidelse bl. a. med Anlæg af en stor Bedding for Baude paa over 16,000 Tons d.w. Det er særlig store Tankbaude man tænker paa at bygge. Den nye Bedding med det nødvendige moderne Tilbehør ventes færdig om et Aar. Der er forøvrigt Plads til flere Beddinge.

Omlægningen af Arbejdsmetoderne i Skibshygningen kræver større Plads, og dette er Aarsagen til, siger Direktor Engberg, at der er blevet for trangt for os paa det gamle Værftomraade. Elektrisk Svejsning bliver stadig mere og mere anvendt, og denne Arbejdsmetode kræver forøget Plads.

Skibulykke

Det er blevet meddelt fra Sydamerika, at Passagerskibet »Canal Moraldo« er forlist i Smith-Kanalen ved den chilenske Kyst og 66 Personer omkommet.

»Canal Moraldo« er identisk med s.s. »Skagen« af Kri-

stianssand, som for et Par Aar siden gik i daglig Fart Kristianssand—Hirtshals. Skibet, som blev afløst af den moderne Færge »Skagerak I«, solgtes til de chilenske Statsbaner i November 1938, og efter at være blevet ombygget paa Aalborg Værft sejlet til Chile, hvor det blev indsat i en kombineret Last- og Passagertrafik. »Canal Moraldo« var bygget ved Trondhjems mæ. Verksted i 1912 og gik straks ind i Ruten Kristianssand—Frederikshavn. Det var paa 790 BRT.

Hvede-Eksport-Forbud i Argentina

Den argentinske Regering har forbudt Eksport af Hvede og Hvedemel. Disse Varer kan dog endnu udføres til Nabolande, men der kræves hertil Licens fra den argentinske Regering, der ved Udstedelsen af Licensen vil tage Hensyn til Argentinas egne Fornødenheder. De nuværende Kontrakter med andre Lande vil kunne opfyldes under samme Forudsætning. Beslutningen skyldes, at Argentinas Hvedeoverskud er gaaet ned til 850,000 Tons.

I engelske Kornhandlerkredse har man allerede i nogen Tid forudset denne Beslutning. Som Følge heraf var der blevet gjort alt for at faa mest muligt af den af den engelske Regering købte argentinske Hvede afskibet forinden. Der ligger endnu kun en lille Rest af den Hvede i Buenos Aires. Man mener heller ikke, at der er andre engelske Kontrakter, som endnu ikke er bleven opfyldt.

Norsk Damper »Nady« grundstødt

Den norske Damper »Nady« fra Bergen er stødt paa Grund udfor den svenske Vestkyst og sprunget læk. Man haaber, at Skibet kan bugseres bort. Damperen, der er paa over 3000 Tons, var undervejs til Gotenhafen (Gdynia) for at hente Kul.

U. S. A.'s Staal eksport

Det amerikanske Staalinstitut meddeler, at De forenede Staters Staaludførsel i Juni udgjorde 601,668 Tons mod 476,761 Tons i den forudgaaende Maaned.

Italienske Eksportbestemmelser

Listen over Varer, hvis Udførsel fra Italien gøres afhængig af forudgaaende Tilladelse, er i Henhold til et for-

nylig udstedt ministerielt Dekret blevet udvidet til at omfatte samtlige Varer og følgelig alle Positioner i den gældende italienske Toldtarif.

Forbudet gælder ogsaa Eksport fra Albanien.

Dispensationer kan gives af Finans- og Valutaministeriet i Forening.

Dekretet er traadt i Kraft fra den 20. Juli d. A.

Nye amerikanske Skibsfartslove

Præsident Roosevelt har undertegnet to nye Skibsfartslove. Den ene giver »Maritime Commission« Fuldmagt til at forsikre amerikanske Skibe mod Krigsfare samt at genforsikre Krigsrisikoen. Præsidenten har samtidig anmodet Kongressen om at bevilge et Fond paa 50 Mill. Dollars til disse Forsikringer.

Den anden Lov giver den samme Institution Fuldmagt til at holde Handelsskibene i god Stand; dette gælder navnlig de oplagte Skibe, hvoraf der overalt i Havnene ligger betydelig Tonnage grundet paa de indskrænkede Bestemmelser i Neutralitetslovene. De oplagte Skibe skal være i fuld Stand til at tages i Brug, forsaavidt det skal blive nødvendigt, at de skal anvendes til Nationens Forsvar.

Svensk-hollandsk-belgisk Fragtrute

Fra 15. August er oprettet en direkte Fragtskibsroute fra Holland og Belgien til Sverige. Det er A/B Larssons Skibsmæglerfirma, der giver Meddelelse om, at Befragtingen udføres ved Hjælp af tysk Tonnage. De første Ruteforbindelser udgaar fra Delfzijl i Holland, men senere er det Meningen at lade dem anløbe de større Eksporthavne i Holland og Belgien.

»Svea-Kanalen«

Den gamle Plan fra 1909 om en »Svea-Kanal«, der skulde forbinde Vänerne med Østersøen, er atter blevet aktuel paa Grund af den voksende Arbejdsløshed i Sverige. Landsfoged Hasselrot i Örebro er gaaet kraftig ind for Planen, der blandt andet vil gøre Örebro til Søkebstad. Efter Projektet skal Kanalen ogsaa gaa forbi Eskilstuna.

Landsfoged Hasselrots Agitation har vakt stor Interesse i Offentligheden, og det ser ud til, at Regeringen vil tage den gigantiske Plan op til fornyet Overvejelse.

Generale Transatlantique under engelsk Flag

Det franske Rederi Compagnie Generale Transatlantiques Personale i London, skal, efter hvad der meddeles, ansættes ved et nyt, engelsk Rederi, som er dannet af Direktøren for det franske Rederis Londonafdeling. Rederiets Dampner »Normandie« ligger i New York og en Del af dets øvrige Skibe er under det britiske Søfartsministeriums Kontrol.

Titicacu-Søen

Fra Lima meddeles, at det katastrofale Fald i Titicacu-Søens Vandstand som Følge af Mangel paa Nedbør næsten har lammet Skibsfarten paa denne for Forbindelsen mellem Peru og Bolivia livsvigtige Sø, der er den højst beliggende i Verden. Myndighederne i Peru haaber at kunne overvinde Vanskelighederne i overskuelig Tid ved Hjælp af omfattende Uddybninger.

Store Nordiske Holding Co.s Generalforsamling

Det Store Nordiske Telegraf-Selskabs Holding Company har afholdt ordinær Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Chr. F. Brorson.

Bestyrelsens Formand, Kammerherre O. C. Scavenius, henviste til den tidligere udsendte Beretning og Regnskabet, der har været omtalt.

Som det vist erindres, er der under Hensyn til, at Store Nordiske Telegraf-Selskab udover et a conto Udbytte paa 5 pCt. ikke har udbetalt yderligere Udbytte, ikke Mulighed for noget Udbytte i Holding Company'et for 1939—40, da hele Indtægten er medgaaet til Skatter og øvrige Udgifter. Indtægten andrager ialt 591,995 Kr., hvoraf medgaaer 574,410 Kr. til Skatter, 3000 Kr. til Driftsudgifter, 4000 Kr. til Honorar til Bestyrelsen, og efter Afholdelse af andre Udgifter overføres 5732 Kr. i ny Regning.

Generalforsamlingen gav enstemmigt Decharge for Regnskabet og nyvalgte Hojesteressagfører Steglich-Petersen til Bestyrelsen i Stedet for Overingeniør Albertus, der fratraadte efter Tur og ikke ønskede Genvalg.

Som Revisor genvalgte Statsgældssekretær Holmdal og statsaut. Revisor Schøbel.

Skibsprisernes Stigning

Prisen for nybyggede Skibe er stærkt stigende. »Fairplay« oplyser, at en Fragtdampner paa 7500 Tons Dødsvægt, der ved Udgangen af 1938 kostede 85,000 Pund og ved Udgangen af 1939 var steget til 119,000 Pund, nu koster 130,000 Pund. Den senere Tids Stigning skyldes naturligvis Krigsforholdene.

De bornholmske Havnetakster

De bornholmske Havne har holdt Møde i Rønne for at tage Stilling til en Takstforhøjelse med Hensyn til Vareafgiften. Forholdet er det, oplyser Bornh. Avis, at Hav-

nenes Indtægter er gaaet stærkt ned paa Grund af den mindre Vareomsætning, mens Udgifterne snarest er steget. Indenfor Sammenslutningen af danske Havne er man gaaet ind for en Takstforhøjelse paa 33 1/3 pCt., mens man paa de bornholmske Havnes Møde forleden vedtog at nøjes med en midlertidig Takstforhøjelse paa 20 pCt. af Vareafgiften. Vedtagelsen var enstemmig, og den ny Takst skal nu have Ministeriets Godkendelse, hvorefter det er besluttet at sætte den i Kraft fra den første i Maanedens efter Modtagelsen af Ministeriets Godkendelse.

Den hollandske Handelsflaade

Af de hollandske Rederes Handelsflaade befinder ca. 99 pCt. sig den 10. Maj udenfor hollandske Farvande, meddeler Svensk Sjøfartstidning. Man kender i Holland ikke noget til disse Skibes Skæbne. Man ved hverken hvor de befinder sig eller hvilken Beslutning deres Kaptejner har truffet. Der anmodes nu om Statsstøtte til Rederne, da disses kontante Midler i mange Tilfælde ikke er tilstrækkelige til at dække de finansielle Forpligtelser.

Udenlandsk Valuta i Estland

Den estniske Regering har udstedt en Forordning, hvorefter Salget af udenlandsk Valuta saavel i rede Penge som i Form af Checks og Akkreditiver standses. Udbetalingen af udenlandsk Valuta i rede Penge paa de paa udenlandsk Valuta lydende Konti maa ikke overstige Værdien af 50 amerikanske Dollars. Undtagen fra disse Bestemmelser er de udenlandske diplomatiske Repræsentanter. Overførslen af udenlandsk Valuta til Udlandet som Beløning for leverede Varer standses forbigaaende. Saldoerne paa udenlandske Bankkorrespondenters Konti bliver forbigaaende spærret, og Afskrivinger paa disse Konti er forbudt. Erhvervsministeriet kan dog gøre Undtagelser fra disse Bestemmelser. Forordningen træder straks i Kraft.

Aarsberetning

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har udsendt Beretning for Regnskabsaaret 1939—40, hvori det bl. a. hedder, i Jubilæumsartiklen i Anledning af, at det er 25 Aar siden, Museet oprettedes:

Selvom Handels- og Søfartsmuseet nu i 1940 kan fejre sit 25 Aars Jubilæum, hører det til de yngste blandt de danske Museer.

Arbejdet med Skabelsen af Museet paabegyndtes i 1914, da der paa Handelsminister Hassing Jørgensens Initiativ nedsattes en større Komité til denne Opgaves Gennemførelse.

Hensigten var at skabe Interesse for Museet i vide Kredse.

Komiteen afholdt sit første Møde d. 20. Juni 1914, i Handelsministeriet. Allerede paa det Tidspunkt forelaa der et Tilbud om et aarligt Statstilskud paa 10,000 Kr. under Forudsætning af, at der fra private Bidragydere indkom mindst 5000 Kr. Institutioner og Privatpersoner havde tegnet sig for store aarlige Ydelser, ligesom andre havde tegnet sig for et Bidrag en Gang for alle. Af endnu større Betydning var det, at Museet havde modtaget Tilsagn om at faa overladt nogle Lokaler paa Kronborg Slot. Museet kunde derfor straks anlage Navnet »Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg«. Til Museets Direktør udpegedes forh. Museumsinspektør, cand. jur. E. F. S. Lund, der tidligere havde været ansat ved Frederiksborgmuseet.

Museets Program og Organisation blev fastlagt saaledes, at det skulde rumme en 1ste Afdeling, omfattende al dansk Handel og Skibsfart med Øresundstolden som handelshistorisk Baggrund; herunder skulde tillige falde de danske Kolonier, en 2den Afdeling, omfattende den danske Orlogsflaade og dens Historie samt en 3die Afdeling med Materiale vedrørende Navigationsvæsen, Havne, Dykkerarbejder, Fiskeri m. m. I Museet skulde ligeledes dannes et Bibliotek.

Museet, der efterhaanden blev et meget fremtrædende Led af de helsingørske Seværdigheder, ønskede at yde sit Bidrag til Festselskabet af Helsingør Bys Jubilæum i 1926, og efter Direktør Lunds Forslag besluttede Bestyrelsen i Jubilæumssommeren at arrangere en større Udstilling med det Formaal at illustrere Sundtoldens og Skibsfartens Historie.

Den virkelig gennemgribende Ændring i Lokaleforholdene skete i 1929.

Direktør Lund var Museets Organisator og Skaber; med sin Ildhu og rastløse Energi udførte han den Bedrift at vække den fornødne Interesse for Museets Start, at bygge det op fra Grunden og gennem 13 Aar at foretage et vældigt Indsamlingsarbejde, saaledes at han ved sin Død efterlod en Samling af en saadan Udstrækning og Værdi, at den efter Nyopstillingen i 1929 kunde fremtræde som et Museum af megen Betydning i kulturel Henseende. Som hans Efterfølger udnævntes Museumsinspektør, cand. mag. Knud Klem, der i 1937 udnævntes til Direktør.

Samtidig med Museet holder ogsaa Kustode August Nielsen 25 Aars Jubilæum. Gennem Aarene har Kustoden ydet et dygtigt og utrætteligt Arbejde.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortsat fra Side 300.

ODENSE

SVENDBORG

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indhavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.
H. C. FrisTELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262

Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:

»Hude«,
Svendborg

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

Gennem Aarene har ca. 700.000 Mennesker besøgt Museet, deraf i de senere Aar aarligt henved 50.000, et meget stort Antal, der giver Museet en smuk Position i dansk og nordisk Museumsstatistik.

Museet fødtes under en Verdenskrig. Ved Skæbnens mærkelige Tilskikkelse fejrer det sit 25 Aars Jubilæum under en ny Storkrig, der rammer os paa en saadan Maade, at det ikke er muligt paa iøjnefaldende Maade at fejre dette Jubilæum. Gennem sin Aarsberetning sender Museet en venlig Tanke til de mange Mennesker, der viser og har vist det Interesse gennem Aarene.

Befragtningsbureau

Fra Haag meddeles til Hamburger Fremdenblatt, at der er oprettet et specielt Befragtningsbureau for Kystskibsfarten. Rigsbureauet for Søsksibsfarten har overdraget det nye Bureau Reguleringen af Befragtingen af Kystfartskibene for saavel ud- som hjemgaende.

Nyt Shipping-Firma

Den hidtidige Prokurist Alfred Christensen i Firmaet Carl Krarup, der tidligere gennem en længere Aarrække var Prokurist i Moore & McCormack A/S, har stiftet sit eget Shipping-Firma, Alfred Christensen, der beskæftiger sig med Dampskibsagentur, Befragting, Toldklarering, Assurance- og Havariforetning, Transport og Spedition samt Køb og Salg af Skibe. Personalet fra Firmaet Carl Krarup er knyttet til det nye Firma, og Hr. Knud Hyllested er blevet Prokurist.

Norsk Forbud mod Afhændelse af Skibe

Administrationsraadet i Oslo har udstedt en Forordning, der forbyder Overdragelse af saavel Skibsbygningskontrakter, indgaaet med udenlandske Skibsværfter, som Salg af paabegyndte nye Skibe.

Denne Forordning, som straks er traadt i Kraft, tager

Sigte paa de mange Ordre paa nye Skibe, som norske Redere for den 9. April havde afgivet til baade nordiske og andre europæiske Værfter.

Det hedder bl. a. i Forordningens § 1: Det er forbudt uden Tilladelse af Departementet eller den, det giver Myndighed, at overdrage i nogen Form til nogen, som ikke kan eje norsk Skib, Kontrakt eller Part i Kontrakt, som norsk Statsborger eller norsk Selskab har paa Levering af Skibe af registreringspligtig Størrelse fra Udlandet. Det hedder videre, at Departementet kan fastsætte Vilkaar for at give Tilladelse til saadanne Overdragelser. Det er endvidere forbudt at afhænde Skibe, der er under Bygning eller Byggekontrakter, indgaaede med norske Værfter.

Der er for Overtrædelse af Forordningen fastsat Bøder paa op til 100.000 Kr. eller Fængsel paa indtil 6 Maaneder. Der kan endvidere fradømmes de Skyldige Retten til Næringsbevis for et Tidsrum af op til fem Aar.

Norge bygger en Standard Fiskerbaad

Den tekniske Højskole i Trondheim arbejder for Tiden paa Bygningen af en moderne Standard-Fiskerbaad. Norge, der i Lobet af forbavsende kort Tid har anskaffet sig Verdens mest moderne Motorskibsflaade, har ogsaa en af de største Fiskeriflaader. Mærkværdigvis er denne meget forældet, hvilket er en af Hovedaarsagerne til de norske Fiskeres vanskelige Forhold.

Ny Havn ved det kaspiske Hav

Ved Nov Char faar Iran nu en ny Havn ved det kaspiske Hav. Der har under Ledelse af et hollandsk Firma været arbejdet paa Havneanlægget i flere Aar.

Den nye Havn vil blive relativt godt udstyret med moderne Kajer, Kraner og Lagerbygninger. En Jernbane skal forbinde Havnen med Landets Indre.

60 Aar

En kendt Sejlskibsfører, Kaptajn H. N. Jensen, Svendborg, fyldte Lørdag den 10. ds. 60 Aar. Kaptajn Jensen er Medindehaver og Fører af Motorskibet »Johanne«.

Dødsfald

Ingeniør J. N. Jensen, Hirtshals, er død, 56 Aar gammel. Den afdøde, der har været Ingeniør Fibigers nærmeste Medarbejder ved Bygningen af Hirtshals Havn, har siden Havnens Fuldendelse været Havnemester i Hirtshals og tilsynsførende med Statens Ejendomme og Arealer i Hirtshals.

EUREKA

PUMPER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

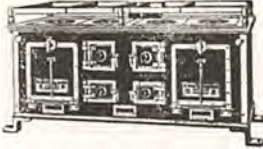
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

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

GRUNDLAET 1848

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTOHID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687



Hovedoplæg for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København



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:
Vinkoco**ROTTERDAM**Telephone:
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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 14. August 1940.

Nr. 35.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

2067. Danmark. Gedser. Rødsand Rende. Klokketønde i Uorden.
Den hvidmalede Klokketønde paa $54^{\circ} 32' (49'') N. 11^{\circ} 56' (08'') E.$ paa W.-Siden af *Rødsand Rende* er i Uorden.
2068. Sverige. Kalmarsund S.-lige Del. Oplysning om Grund.
(U. f. s. Nr. 32/1720. Stockholm 1940.)
Paa c. $56^{\circ} 27',7 N. 16^{\circ} 14',6 E.$, $1,28 Sm$ 133° fra *Nischagrund* Stage med Ballon, er fundet en Grund med mindste Dybde af $6,6 m.$
(Kort Nr. 180 og 181.)
2069. Sverige. Kalmarsund S.-lige Del. Oplysning om Grund.
(U. f. s. Nr. 32/1719. Stockholm 1940.)
Paa c. $56^{\circ} 28',2 N. 16^{\circ} 13',0 E.$, $0,29 Sm$ 168° fra *Nischagrund* Stage med Ballon, er fundet en Grund med mindste Dybde af $5,2 m.$
(Kort Nr. 180 og 181.)
2070. (T.) Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djuprånna. Fartbestemmelse.
(U. f. s. Nr. 31/1639. Stockholm 1940.)
Paa Grund af Opførelsen af Fyr paa nedennævnte Pladser:
Krongrundet paa $56^{\circ} 41',36 N. 16^{\circ} 24',41 E.$
Omböjningen paa $56^{\circ} 39',63 N. 16^{\circ} 23',09 E.$
Skansgrundet paa $56^{\circ} 39',14 N. 16^{\circ} 22',71 E.$
maa maskindrevne Skibe ikke passere ovennævnte Pladser med højere Fart end 3 Knob.
Ovennævnte Bestemmelse gælder kun om Dagen, og naar Arbejdspladsen er afmærket med 1 rød Ballon, anbragt paa den mod *djuprännan* vendende Side af Pladsen.
2071. (P.) Sverige. Västervik Indløb. Stickskär Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 31/1638. Stockholm 1940.)
I Løbet af August Maaned 1940 vil den hvide Vinkel mellem Pejlingerne 122° og 358° af *Stickskär* Fyr paa c. $57^{\circ} 43' N. 16^{\circ} 45' E.$ blive forandret til at lyse, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra 122° til c. 230° . 4. Grønt i Pejl. fra c. 280° til c. 341° .
2. Hvidt i — - c. 230° - c. 241° . 5. Hvidt i — - c. 341° - 358° .
3. Rødt i — - c. 241° - c. 280° .
Synsvidden for grønt Lys bliver 5 Sm. Iøvrigt forbliver Fyret uforandret.

2072. Sverige. Arkö—Häradskär. Horvelsö. Nyt Fyr tændt. Älholmen Fyr nedlagt.

(U. f. s. Nr. 32/1718. Stockholm 1940.)

1. Paa *Horvelsö*, W. for *Arkö-Häradskär* Sejlløb, er paa $58^{\circ} 24',_{12}$ N. $16^{\circ} 56',_{62}$ E. tændt et nyt Fyr, *Horvelsö* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,4^s$, Mørke $2,6^s$. Flammens Højde: 3,7 m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 155° til 163° . | 4. Grønt i Pej. fra 245° til 309° . |
| 2. Hvidt i — 163° - 170° . | 5. Hvidt i — 309° - 319° . |
| 3. Rødt i — 170° - 245° . | 6. Rødt i — 319° - 335° . |
2. *Älholmen* Fyr paa c. $58^{\circ} 24'$ N. $16^{\circ} 57'$ E. er nedlagt.

2073. Sverige. Bottniske Bugt. Sømærker i Neutralitetsløb inddraget.

(U. f. s. Nr. 31/1636. Stockholm 1940.)

Paa Strækningen *Ulvöarna-Öregrund* er nedennævnte Sømærker i Neutralitetsløbet inddraget:

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. $17^{\circ} 35',_{10}$ 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. $17^{\circ} 22',_{90}$ 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 1 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 *Karet*.
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 *Simpgrunden* ($5,7$ 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 rød Stage med 1 opadvendt Kost paa $60^{\circ} 41',_{90}$ N. $17^{\circ} 38',_{20}$ E., E. for Grunden *Våktaren*.

(E. f. S. Nr. 49/3186 1939 og 5/444 1940.)

2074. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarnen. Baake fjernet.

(U. f. s. Nr. 31/1634. Stockholm 1940.)

Baaken *Klubbuddens stängmärke* paa *Ängesö* paa c. $63^{\circ} 43',_{5}$ N. $20^{\circ} 56',_{8}$ E., SSW. for *Stora Fjäderägg*, er fjernet.

2075. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 32/1682. Stockholm 1940.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Farstugrunden c. $65^{\circ} 19',_{5}$ N. $22^{\circ} 44',_{2}$ E. *Malörens rev* c. $65^{\circ} 31',_{6}$ N. $23^{\circ} 30',_{5}$ E.

(E. f. S. Nr. 56/3687 1939.)

2076. (P.) Finland. Finske Bugt. Digskår Fyr genopføres. Ny Taagesignalklokke.
(U. f. s. Nr. 21/718. Helsingfors 1940.)
Digskår Fyr paa $60^{\circ} 09' 47''$ N. $26^{\circ} 15' 27''$ E. er under Genopførelse. Det vil vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s , Blink $0,4^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,4^s$, Mørke $6,0^s$. Flammens Højde bliver $15,3$ m. Sort Betontaarn. Fyret vil lyse hele Horisonten rundt. Taagesignal vil blive afgivet med en i Fyrets Top opsat Klokke.
(E. f. S. Nr. 22/1498 1940. Kort Nr. 183.)
2077. (P.) Finland. Orregrund. Nye Fyr og Ledebaaker.
(U. f. s. Nr. 21/717. Helsingfors 1940.)
Et nyt Fyr, *Orregrund's övre* Fyr, vil blive opført paa $60^{\circ} 16' 34''$ N. $26^{\circ} 27' 17''$ E. og vil vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Flammens Højde bliver $16,5$ m. Fyrbygning af Træ. Fyret vil lyse over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 19° og c. 27° , nemlig 4° paa hver Side af Ledelinien. Som Dagmærke forsynes Fyrbygningen med en rektangulær sort Tavle, som i Midten har et hvidt, lodret Felt.
Et nyt Fyr, *Orregrund's nedre* Fyr, vil blive opført paa $60^{\circ} 16' 21''$ N. $26^{\circ} 27' 06''$ E. og vil vise hvidt Hurtigblink, 60 Blink hver 1^m . Flammens Højde bliver 8 m. Fyrbygning af Beton. Fyret vil lyse over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 19° og c. 27° . Som Dagmærke forsynes Fyrbygningen med en rektangulær hvid Tavle, som i Midten har et sort, lodret Felt.
Fyrene er overet i Pejling c. 23° .
(Kort Nr. 184.)
2078. Estland. Finske Bugt. Pakerort Banke N. Ny Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 8/26. Tallinn 1940.)
N. for *Pakerort Banke* er paa $59^{\circ} 25',1$ N. $24^{\circ} 02',1$ E. udlagt en Lystønde, *Pakri-madalik* Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$.
(Kort Nr. 183 og 182.)
2079. Estland. Finske Bugt. Väike Pakri. Nyt Baakefyr tændt.
(N. t. M. Nr. 8/27. Tallinn 1940.)
Paa NE.-Kysten af Øen *Väike Pakri* er paa $59^{\circ} 21',1$ N. $23^{\circ} 58',8$ E. tændt et nyt Baakefyr, *Väike Pakri* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $2,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke 2^s .
(Kort Nr. 183 og 182.)
2080. Tyskland. Memel. Skibsfartshindring fjernet. Vraglystønde inddraget.
(N. f. S. Nr. 34/2537. Berlin 1940.)
Skibsfartshindringen paa c. $55^{\circ} 43',0$ N. $21^{\circ} 04',3$ E. udfør Indløbet til *Memel* Havn er fjernet. Vraglystønden er inddraget.
(E. f. S. Nr. 33/1996 1940.)
2081. Tyskland. Pillau Anduvning. Undervandshindring forgæves eftersøgt.
(N. f. S. Nr. 34/2538. Berlin 1940.)
Undervandshindringen, der var rapporteret paa c. $54^{\circ} 44'$ N. $19^{\circ} 37'$ E., er forgæves eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 32/1939 1940.)
2082. Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
(N. f. S. Nr. 34/2462. Berlin 1940.)
Paa Grund af udlagte Kabler og Apparater er Ankring og Fiskeri forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:
a. $54^{\circ} 23' 24''$ N. $19^{\circ} 27' 00''$ E. c. $54^{\circ} 25' 16''$ N. $19^{\circ} 27' 00''$ E.
b. $54^{\circ} 25' 00''$ N. $19^{\circ} 26' 00''$ E. d. $54^{\circ} 23' 42''$ N. $19^{\circ} 28' 00''$ E.
(Kort Nr. 181.)
2083. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Lystønde flyttet.
(N. f. S. Nr. 34/2464. Berlin 1940.)
Den rødmaalede Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s , og som var udlagt paa c. $54^{\circ} 31',1$ N. $18^{\circ} 39',2$ E., er flyttet til c. $54^{\circ} 33',28$ N. $18^{\circ} 37',18$ E. i 24 m Vand. Lystønden er udlagt i Uddybningsøjemed.
(E. f. S. Nr. 28/1779 1940. Kort Nr. 181.)

2084. Tyskland. Kiøler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

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

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

- a. $54^{\circ} 28' 44''$ N. $10^{\circ} 03' 43''$ E. c. $54^{\circ} 35' 52''$ N. $10^{\circ} 10' 13''$ E.
 b. $54^{\circ} 36' 04''$ N. $10^{\circ} 09' 24''$ E. d. $54^{\circ} 28' 45''$ N. $10^{\circ} 04' 45''$ E.
 (Kort Nr. 185, 126 og 180.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2085. Sverige. Sundet. Lillgrundsgrännan. Oplysning om Sømærke.**

(U. f. s. Nr. 32/1694. Stockholm 1940.)

Den sorte Stage med 1 Ballon SE. for *Östra Lillgrund* paa $55^{\circ} 30',_{16}$ N. $12^{\circ} 48',_{10}$ E. er forsynet med et hvidt Bælte.

(E. f. S. Nr. 46/3004 1939.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**2086. (T). Danmark. Isefjord. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel. Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 12.—17. August d. A., begge Dage inklusive, i *Isefjorden*.**

Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne $55^{\circ} 55'$ 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.

2087. Sverige. Kattegat. Øvelsesskydning. Farlige Omraader. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 32/1711. Stockholm 1940.)

Skydning mod Luftmaal finder Sted i Tiden 1. August—31. Oktober 1940 indenfor nedennævnte Omraader:

a. Et Omraade, der begrænses af Breddeparallelernerne $57^{\circ} 45'$ N. og $57^{\circ} 55'$ N. samt af Meridianerne $11^{\circ} 25'$ E. og $11^{\circ} 32'$ E.

b. Et Omraade indenfor en Linie gennem *Malö* (c. $57^{\circ} 20'$ N. $11^{\circ} 58'$ E.), *Biskopshagen* (c. $57^{\circ} 17'$ N. $12^{\circ} 06'$ E.), *Vendelsö* (c. $57^{\circ} 18'$ N. $12^{\circ} 07'$ E.), *Ramnö* (c. $57^{\circ} 22'$ N. $12^{\circ} 03'$ E.) og *Malö*.

Luftomraadet er farligt for Luftfart.

2088. (T.). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: $6,_{1}$ m, i *Svanholm Fyrlinie*: $5,_{5}$ m, i *Sælhundeholm Løb*: $4,_{2}$ m, i *Gaasholm Løb*: $2,_{0}$ m, i *Svanholm Løb*: $0,_{8}$ m og i *Kobberø Løb*: $2,_{5}$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* $6,_{1}$ m over *Havrevlen* og $5,_{5}$ m i *Svanholm 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. — $3,_{6}$ m.
 b. $56^{\circ} 43'$ ($08''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($23''$) E. — $3,_{6}$ m.
 c. $56^{\circ} 42'$ ($36''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($30''$) E. — $2,_{8}$ m.

(E. f. S. Nr. 30/1872 1940.)

2089. Sverige. Skagerrak. Fyr atter tændt. Taagesignal i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 32/1896. Stockholm 1940.)
1. Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Tistlarna c. 57° 31' N. 11° 44' E. *Stora Pölsan* c. 57° 47' N. 11° 32' E. *Hällö*
c. 58° 20' N. 11° 13' E.
2. Taagesignalet ved *Tistlarna* Fyr er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 30/1873 1940.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2090. Portugal. Setubal. Nye Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 11/43 og 44. Lisboa 1940.)
1. Ved *Quinta da Azeda* er paa 38° 32' 24" N. 8° 52' 26" W. tændt et nyt Fyr, *Azeda* Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 72,5 m. Synsvide: 8 Sm. Rødt Hus.
2. Paa *Doca de Pesca's S.-Mole* er paa 38° 31' 03" N. 8° 53' 52" W. tændt et nyt Fyr, *Doca* Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 6 Sm. Graat Fyrhus.
Fyrene 1 og 2, holdt overet i Pejling 40°, leder over *Barra Nova de Setubal*.
2091. Portugal. Setubal. Barra Nova. Lystønde udlagt.
(A. a. N. Nr. 11/42. Lisboa 1940.)
Ved Indsejlingen over *Barra Nova de Setubal* er paa 38° 27',₀ N. 8° 58',₄ W. udlagt en rødmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 4^s, Blink 1,₀^s, Mørke 3,₀^s. Synsvide: 5 Sm.
2092. Nova Scotia. Gut of Canso. Undersøgelsestjeneste etableret.
(N. t. M. Nr. 27/1831. Washington 1940.)
Undersøgelsestjeneste er etableret i *Canso-Strædet*. Skibe, der besejler *Gut of Canso*, maa ikke passere en Linie mellem *Melford Point* og *Bear Head* ved den S.-lige Indgang og en Linie trukket 50° fra *Canso* Fyr ved den N.-lige Indgang uden Tilladelse af Undersøgelsesskibene, der er stationeret udenfor nævnte Linier.
North Canso Fyr: c. 45° 42' N. 61° 29' W.
2093. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island. Montauk Point Fyr forandret. Hjælpefyr nedlagt.
(N. f. S. Nr. 34/2519. Berlin 1940.)
1. *Montauk Point* Fyr paa c. 41° 04' N. 71° 51' W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 9,₀^s. Blink: 0,₇^s, Mørke 8,₃^s.
2. Det røde Hjælpefyr er nedlagt.
2094. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Sandy Hook. Radiopejlstation ude af Virksomhed.
(N. t. M. Nr. 22/1330. Washington 1940.)
Ved Radiopejlstationen paa *Sandy Hook, New Jersey*, paa c. 40° 28' N. 74° 00' W. er Virksomheden indstillet indtil videre.
2095. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Bloody Point Bar Fyr.
(N. t. M. Nr. 27/1696. Washington 1940.)
Bloody Point Bar Fyr paa c. 38° 50' N. 76° 24' W. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.
Lysstyrken i de røde Vinkler er blevet forstærket.

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

2096. Venezuela. Triste Gulf. Mapleton Bank findes ikke.
(N. t. M. Nr. 22/1350. Washington 1940.)
Det rapporteres, at *Mapleton Bank*, der i Kortet er angivet med en Dybde af 14,₆ m paa 10° 40' N. 68° 01' W., ikke eksisterer.

2097. **Brasilien. São Jo o Islands Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 27/1701. Washington 1940.)
São João Islands Fyr paa c. 1° 17' S. 44° 55' W. er ombygget. Fyret vises nu fra et hvidt, cylindrisk Betontaarn med sorte Tværstriber.
2098. **Brasilien. Bahia de Todos os Santos. Pedras de Caramuans. Tønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 27/1702. Washington 1940.)
Den sortmalede Tønde paa c. 13° 08' S. 38° 43' W., som afmærkede *Pedras de Caramuans*, er inddraget.
2099. **Argentina. Bahia Blanca. El Rincon Fyr. Radiofyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 27/1706. Washington 1940.)
Et Radiofyr er oprettet ved *El Rincon Fyr* paa c. 39° 23' S. 62° 01' W.
Radiofrekvens: 307,5 kc/s (975 m). Type: A2. Rækkevidde: 200 Sm. Signalet er:
- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| a. Bogstaverne RN..... | 7,5 ^s . |
| b. 3 lange Streger..... | 35,0 ^s . |
| c. Bogstaverne RN..... | 7,5 ^s . |
| d. Pause..... | 10,0 ^s . |
| | Periode 60,0 ^s . |
- Sendetider: Under Taage fra 0^m. til 3^m., fra 15^m. til 18^m., fra 30^m. til 33^m. og fra 45^m. til 48^m. af hver Time.
I klart Vejr sender Radiofyret fra 0^m. til 3^m. og fra 30^m. til 33^m. af hver Time.
Radiofyrets Kaldesignal: LQU.
2100. **Chile. Conception Bay. Baake nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 27/1708. Washington 1940.)
Baaken ved den S.-lige Del af *Quiriquina Island* paa c. 36° 39' S. 73° 04' W. er nedlagt.
2101. **Chile. Puerto Constitucion. Nyt Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 27/1709. Washington 1940.)
Et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt paa Monumentet paa 35° 19' (12") S. 72° 23' (15") W. Synsvide: 8 Sm.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2102. **Jugoslavien. Krk Island. Tihi Kanal. Turnac Point. Fyr tændt.**
(O. z. P. Nr. 8/171. Split 1940.)
Paa *Turnac Point* er paa 45° 13' (25") N. 14° 36' (15") E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s., Blink 1,5^s., Mørke 3,5^s.. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 10,7 Sm. Hvidt, ottekantet Taarn.
2103. **Jugoslavien. Galera Island. Fyrtaarn ommalet.**
(O. z. P. Nr. 8/170. Split 1940.)
Galera Island Fyrtaarn paa c. 43° 28' N. 16° 11' E. er malet hvidt.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2104. **Norge. Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.**
(E. f. S. Nr. 13/665. Oslo 1940.)
1. Før en Rejse paabegyndes, maa der, foruden de sædvanlige Papirer, indhentes følgende Tilladelser:
 - a. For Sejlads langs den norske Kyst: Erlaubnisschein (Tilladelsesbevis).
 - b. For Sejlads til Udlandet: Schiffsabfertigungsschein (Skibsklareringsbevis).
 - c. Toldbevis for hele Lasten. Paa Grundlag af Toldbeviset udstedes Schiffsabfertigungsschein af de tyske Myndigheder.

2. Umiddelbart før Rejsens Begyndelse maa der indhentes Kursanvisninger og Oplysninger om farlige og spærrede Omraader og andre Foranstaltninger som Følge af Krigen. Disse Anvisninger og Oplysninger kan indhentes hos:

- a. De *tyske* Myndigheder (Hafekommandant, Hafenkapitän).
- b. De *norske* Myndigheder (Havnefogederne).

3. Rejsen maa aldrig fortsættes ud over det Punkt, som Oplysningerne fra *tyske* eller *norske* Myndigheder strækker sig til, uden at der paa dette Punkt bliver indhentet nye Oplysninger.

4. Der maa aldrig afviges fra Rejseruten efter egen Beslutning, uden naar det drejer sig om Havsnød eller andre tvingende Omstændigheder.

5. Ved Dagslys skal der altid føres et let kendeligt Nationsflag. Herved udelukkes Forveksling fra de *tyske* Sø- og Luftstridskræfters Side, og Kystvagstationerne faar Anledning til at give Underretning om nye Kursanvisninger o. s. v.

6. Mørklægningsforskrifter i Havn og Regler for Føring af Ankerlanterner skal følges nøjagtigt.

7. Anvisning for Sejlads fra *Trondheim* til *Kristiansand S.*:

- a. *Trondheim-Stavanger*: Indenskærs Sejlads.
- b. *Stavanger—Kristiansand S.*: Sejlads langs med Land. Det *tyske* Fareomraade i *Skagerrak* maa ikke passeres. Sejladsen gaar gennem *Kristiansand S.* Havn.

8. Sejlruiter E. for Fareomraadet:

- a. *Kristiansand S.*—*Oslo*: Sejlads indenfor 5 Sm af Land.
- b. *Kristiansand S.*—*Hirtshals*: Sejlads langs en ret Linie mellem de to Pladser. Under ingen Omstændigheder maa man komme W. for denne Linie.

Fra *Hirtshals* holdes under Kysten til *Frederikshavn*. Ved Anduvningstønden *Frederikshavn* ligger et *tysk* Vagtskib med det internationale Flag *F*. Her maa Anvisninger for Rejsens Fortsættelse indhentes.

(Det *norske* Direktorat for Skibsfart i Forsyningsdepartementet oplyser, at Administrationsraadets Krigskaskostyre foreløbig ikke tillader Fart paa *Hirtshals*).

- c. *Oslo—Kattegat*: Indenfor *svensk* Territorialfarvand til *Vinga* Fyrskib, derfra til *Frederikshavn* Anduvningstønde (se videre under 8 b).
- d. *Oslo—Øresund*: Indenfor *svensk* Territorialfarvand til *Kullen*, derfra til Punktet 56° 15' N. 12° 15' E., videre til 56° 06',₂₁ N. 12° 30' E. Paa dette Sted ligger et *tysk* Vagtskib med det internationale Flag *F*. Her maa nærmere Anvisninger for den videre Sejlads indhentes.
- e. *Oslo—Bælterne*: Indenfor *svensk* Territorialfarvand til *Kullen*, derfra til Punktet 56° 15' N. 12° 15' E., videre til 56° 09' N. 11° 45' E., videre til 56° 09' N. 11° 15' E. og videre til 56° 05',₉ N. 11° 09',₀₅ E. Paa dette Sted ligger et *tysk* Vagtskib med det internationale Flag *F*, hvor der maa indhentes nærmere Anvisning for den videre Sejlads.

9. I Havn skal man lade Radiostation forsegle. Radiotelegrafering bliver kontrolleret. Uberegtiget Anvendelse af Radiostation til Skade for det *tyske* Rige bliver straffet.

2105. Italien og Kolonier. Farlige Omraader. Sejladeforskrifter. Advarsel.

(Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)

Det er i Krigstid *italienske* Handels- og neutrale Krigs- og Handelsskibe forbudt uden særlig Tilladelse at nærme sig *italiensk* og *albansk* Søterritorium samt *Æthiopiens*, Koloniernes og Besiddelsers Søterritorium. Søterritorierne er saaledes spærret for Skibsfarten.

Som farlige for Søfarten betragtes følgende Omraader:

Et Bælte paa 12 Sømil Bredde omkring det *italienske* Fastland og følgende Øer: *Sicilien*, *Sardinien*, *Elba*, *Gorgona*, *Marittimo*, *San Pietro*, *S. Antioco*, *Asinara*, *Pantelleria*, *Lussino*, *Cherso*.

Et Bælte paa 12 Sm Bredde langs Kysterne fra Grænsen af *Jugoslavien* til Grænsen af *Grækenland* og omkring Øen *Sasseno*.

Et Bælte paa 12 Sm Bredde langs Kysterne fra Grænsen af *Tunis* til Grænsen af *Ægypten*.

Et Bælte paa 12 Sm Bredde omkring Kysterne af de *italienske* Øer i *Ægæiske Hav* til *tyrkisk* Søterritorium.

Et Bælte paa 12 Sm Bredde i *italiensk* Østafrika — det *indiske Ocean* langs Kysten fra Grænsen af *Kenya* til Grænsen af *britisk Somaliland*.

Et Bælte paa 12 Sm Bredder langs Øerne i og Kysten af det *Røde Hav* fra Grænsen af *Sudan* til 12 Sm E. for Fyrtaarnet paa Øen *Fatma*.

Fra dette Punkt til *Ras Dumeira* er Bæltet 6 Sm.

Handelsskibe (*italienske* og *neutrale*), der har faaet Tilladelse til at anløbe en Havn i *Italien*, *Albanien*, etc., vil have at rette sig efter de Anvisninger, der forud gives dem af et *Ufficio traffico nazionale* i fremmed eller *italiensk* Havn.

For Besejling af farlige og forbudte Omraader er der fastsat Sikkerhedsruter med tilhørende Anduvnings-Sektorer. Paa saadanne Ruter er der Lodstvang.

Skibe, bestemt til en Havn i *Italien*, *Albanien*, etc., maa kun om Dagen nærme sig Sikkerhedsruterne, idet de holder sig i Anduvnings-Sektorerne, ligesom de skal holde Nationalflaget og Kendingssignalet samt Signalet for Lods hejst. Signalerne besvares fra Skibe eller Semaforstationer i Nærheden.

Har de faaet Tilladelse til at nærme sig Søterritoriet, bør de holde sig i Lodsskibets Køl vand og være parat til øjeblikkelig at udføre Lodsens Ordre, eller eventuelle Ordre af kgl. Marineskibe eller fra Signalstationer; de skal ankre paa de angivne Pladser og maa ikke etablere Forbindelse med Land, før de har modtaget Instruktion i saa Hensende. Under Forbliven i Havnene bør de hurtigst muligt udføre de eventuelle Ordre, der succesivt maatte meddeles dem af Havnemyndigheder eller af militære Myndigheder.

Før Afsejling indhentes de ompurgte Myndigheders Tilladelse og nærmere Instruktioner.

Under Anduvning af Ankerplads er Benyttelse af Radio forbudt. Baad- og Persontrafik reguleres af særlige Bestemmelser, der træffes af Havnemyndighederne og de militære Myndigheder.

De militære Myndigheder kan tilstaa eller nægte Tilladelse til Sejlads i de forbudte og farlige Zoner, fra en Havn til en anden i Riget eller Kolonierne. Gives Tilladelsen, skal Sejladsen foregaa i Overensstemmelse med de i hvert enkelt Tilfælde givne Forholdsregler.

I Mobiliseringsøjemed kan følgende Forholdsregler bringes til Anvendelse paa fremmede militære og merkantile Enheder:

Naar Omstændighederne kræver det, kan den sømilitære Kommando give fremmede Krigs- og Handelsskibe, der ligger for Anker paa Søterritoriet, Ordre til at gaa til Søs.

Skibe, der modtager saadan Ordre, er forpligtede til at fjerne sig indenfor et Tidsrum af højst 12 Timer at regne fra det Øjeblik, hvor de har modtaget Ordren ombord.

Den sømilitære Kommando vil drage Omsorg for, at saadanne Skibe lods indtil Grænsen af de farlige Zoner, subsidiært sørge for, at Skibe, der ikke er i Stand til at afsejle indenfor den fastsatte Frist, slæbes ud og lægges paa det Sted, der maatte anvises dem.

Skibe, der handler imod Bestemmelserne i Dekretet, vil blive Genstand for de militære Aktioner, som Omstændighederne kræver.

(E. f. S. Nr. 28/1819 1940.)

Tillæg.

Danmark.

2106. Forholdsregler vedrørende Sejlads i danske Farvande. Advarsel.

E. f. S. Nr. 19/1413 1940 annulleres og erstattes med følgende:

Ved al Sejlads i danske Farvande tilraades indtrængende at følge efternævnte Forholdsregler:

- 1) Sejl kun om Dagen i sigtbart Vejr.
- 2) Hold godt Udkig.
- 3) Søg Oplysning og Vejledning hos lokale Havnemyndigheder.

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

2107. (T). Danmark. Sundet. København Havn. Toldbodbommen. Signal ude af Virksomhed.

Signalet fra Huset paa Toldbodbommen, W. for Bomlobet, for Strømhastighed og Vandstand ved *Knippelsbro* er midlertidig ude af Virksomhed.

c. $55^{\circ} 41'_{,3}$ N. $12^{\circ} 36'_{,3}$ E.

(Danske Lods III, Side 37. Havnelods Side 117.)

2108. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 10. August d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $4_{,2}$ m i E.-Siden af Renden, $5_{,1}$ m i Midten af Renden og $4_{,1}$ m i W.-Siden af Renden.

Udenfor Fyrlinien findes et bugtet Løb med $5_{,7}$ m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.

c. $54^{\circ} 52'$ N. $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ E.

(E. f. S. Nr. 30/1886 1940.)

2109. Danmark. Lille-Bælt. Bjørnsknude S. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring, over hvilken der er c. 5 m Vand, er rapporteret at ligge paa $55^{\circ} 39'$ ($30''$) N. $10^{\circ} 01'$ ($45''$) E., c. $2_{,3}$ Sm S. fra *Bjørnsknude*.

2110. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel. Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser den 17. August d. A. Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 2/60 1940.
Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. $55^{\circ} 10',_6$ N. $9^{\circ} 38',_8$ E.

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

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

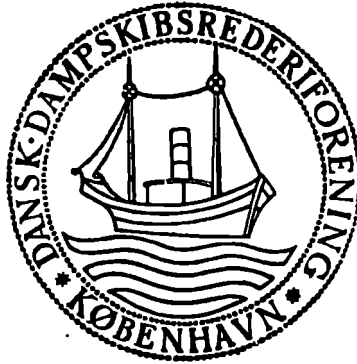
Damp- og elektrisk drevne

**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.
 A/S Christiansholms Fabriker
 C. Clausen, Haderslev.
 D/S »Concordia«, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Draco«.
 A/S Dampskihet »Finland«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Bugserelskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 D/S »Heimdal«.
 D/S »Hetland«.
 Rederi A/S »Isafold«.
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautic«.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 D/S »Orient«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phønix«, Esbjerg.
 Poseidon Shipping Comp. A/S.
 D/S »Progress«.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Solnæs«.
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.
 D/S »Svendborg«.
 Oluf Svendsen.
 Hans Svenningsen.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.
 Svitzers Bugserafdeling.
 D/S »Torm«.
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,
 Odense.
 D/S »Trio«.
 D/S »Vendila«.
 D/S »Vesterhavet«.
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.
 D/S »Viking«.
 D/S »Øresund«.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 34

TORS DAG 22. AUGUST 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Tyskland har, som bekendt, i sidste Uge officielt deklareret den totale Blokade af England og meddelt, at alle Skibe, der sejler indenfor nærmere angivne Grænser, vil blive sænkede. Hvorvidt denne Foranstaltning er andet eller mere end blot og bar Formalisering af allerede delvis bestaaende Tilstande er det vanskeligt at danne sig noget Begreb om, og endnu sværere er det naturligvis at skønne noget om de praktiske Følger, idet de officielt tilgængelige Oplysninger om de Erfaringer, der indtil nu er gjort om Effektiviteten af de to nye Vaaben, nemlig Flyvemaskiner og Hurtigbaade, som Tyskland agter at sætte ind i større Maalestok i den totale Blokadekrig ved Siden af Undervandsbaadene, er særdeles sparsomme.

Den Intensivering af Søkrigen, som Tyskland nu har bebudet, vil, maa det formodes, i nogen Grad forøge Tabet af Handelstonnage, og vil derfor ogsaa i en nærmere eller fjernere Fremtid influere paa Fragtmarkedets Udvikling, saavel paa de frie Markeder, d. v. s. saadanne som ikke direkte er berørt af Krigen, som i de af England kontrollerede Trades. Endnu synes Englands tonnagemæssige Stilling at være urokkelig, idet England iflg. Meddelelser fra neutrale Kilder har sikret sig Kontrol over ca. 85 pCt. af saavel den norske, hollandske som belgiske Handelsflaade, og da disse ved Krigens Begyndelse beløb sig til for Norges vedkommende: ca. 4.830.000 Br. Reg. Ts., for Hollands vedkommende ca. 2.970.000 Br. Reg. Ts., og for Belgiens vedkommende til 408.000 Br. Reg. Tons, ellers ialt 8.208.000 Br. Reg. Tons, hvoraf England altsaa skulde have sikret sig Kontrollen over ca. 6.970.000 Br. Reg. Tons, er det jo en Tilvækst til den engelske Handelsflaade paa ca. 2.000.000 Br. Reg. Tons, idet der fra tysk Side opgives at være sænket ialt ca. 5 Mill. Br. Reg. Tons indtil Begyndelsen af August. I Virkeligheden er Tilvæksten vel noget større, idet der i denne Beregning ikke er taget Hensyn til Nybygninger fuldført siden Krigens Udbrud, ligesom der i de ca. 5 Mill. Br. Reg. Tons, som Tyskerne rapporterer at have sænket, ogsaa befinder sig Skibe af anden Nationalitet end engelsk, norsk, hollandsk eller belgisk, og disse Skibes Tonnage skulde naturligvis trækkes fra paa Tabskontoen for at opnaa et helt nøjagtigt Billede.

Om Udviklingen paa Fragtmarkedet er Oplysningerne iøvrigt stadig sparsomme. Raten fra River Plate til Irland synes at være steget noget, idet der sidst rapporteres at være sluttet Tonnage til 110/-. Det vil iøvrigt blive interessant at følge Rateudviklingen til det neutrale Irland, der som bekendt er inkluderet i den fra tysk Side offentliggjorte Meddelelse om Farozonens Udstrækning, selv om der samtidigt meddeltes, at der førtes Underhandlinger med Eires Regering om frit Lejde for de til det neutrale Irland bestemte Skibe.

Paa de af Krigen ikke berørte Markeder er Rate-tendensen stadig svag. River Plate/Callao skal være sluttet til \$7:—, hvilket kun er en Ubetydelighed mere, end der betales for et Aar siden. Kul Hampton Roads/Buenos Ayres kan stadig sikre sig Tonnage til omkring \$5:—, og for Erts fra Rio til Baltimore er accepteret saa lavt som \$4.25. Der er iøvrigt stadig nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Scrap fra U. S. Atlantic til Japan. Sidst noterede Rate for saadan

Forretning ligger omkring \$13.50, hvilket viser en svag Nedgang.

Paa Østersømarkederne er Forholdene i det store og hele uforandrede, men man kan dog spore en svag Tendens til lidt bedre Efterspørgsel efter prompt Tonnage. Ratemæssigt set har dette dog ingen Betydning, da disse som bekendt er fastlagte. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har det været overordentligt vanskeligt at arrangere Stem i den forløbne Uge.

FLAADEN

Kommandør Paul Ipsen har i det nye Tidsskrift »Nordisk Revue« skrevet en smuk Artikel »Den 9. April og Flaaden« og deri givet Udtryk for Tanker, som vi synes bør kendes viden om, men i Særdeleshed i Søfartskredse. Det hedder heri:

Der er i den sidste Menneskealder i dette Land talt og skrevet saa meget om Fædrelandskærlighed og Forsvar, men der er handlet saa lidt.

Og intet føltes saa bittert i det danske Søværn som det, at det ikke kom til at handle, da Skæbnens Time var inde.

Med det lidet, der var levnet det, havde det — pligtopfyldende og tro mod de Opgaver, der var paalagt — søgt at løse de mangesidige og vanskelige Neutralitetsopgaver, der forelaa overalt i vore Farvande. Trods manglende Forstaaelse i Befolkningen, trods Modgang og materielt Forfald havde Personellet efter bedste Evne søgt at berede sig til den store Indsats.

Men intetanende blev Søværnet sat ud af Spillet.

Efter det første bedøvende Slag spirer Haabet dog atter om, at Splitflaget stadig maa komme til at vaje, og at Søværnet atter maa komme til at virke til Gavn for Fædrelandet.

Sker dette, vil der være Brug for alle gode Kræfter. Allerede nu kan man klart se, at vi skal ind paa nye strategiske og taktiske Veje, nye Midler og Metoder. Der maa foretages et gennemgribende Reorganisationsarbejde og Oplysningsarbejde i Marinen.

Men der forestaar i det hele et stort Opbygningsarbejde for vort Folk.

Ikke mindst maa vi atter over Havet bryde os Veje ude i Verden, driftige Mænd maa sætte vor lammede Skibsfart i Gang, som vi som faa Nationer har Betingelser for at kunne genskabe til et af vore bedste Erhverv. Vi maa opdrage haardføre, nøjsomme Søfolk, og lad os haabe, at vi igen maa kunne vise vort Orlogslag som Bevis paa, at vor aarhundredgamle Flaade atter bestaar.

Der er nu her i Landet — mere end nogensinde — Trang til Mænd.

Ikke til Festtaler og polemiske Skrivelser, men til Handlen.

Der er Brug for Mænd, der ikke stadigt pukker paa Ret uden at ville anerkende Pligt, der er Brug for danske Mænd, der klogt forstaa og vil tage Tidens Kaar, og som uselvsk og uforfængeligt vil gaa ind i Arbejdet kun med det Maal for Øje at gavne deres Land.

Enhver erfaren Mand véd, at man lærer mest af Modgang, og at det ofte er denne, der giver Livet det dybeste og lodigste Indhold.

Orkanen traf os uforberedte og sorgløse, men saa længe vi endnu kan hejse vort Flag paa en Maste-

slump, saa længe vi kan holde Skibet paa Pumperne, saa længe er der Haab.

Jeg har en dyb Tillid til og Tro paa, at den danske Marine ikke giver op.

TONNAGEPRISERNE

Tonnageprisernes Udvikling i Aaret fra 1. Juli 1939 til 30. Juni 1940 fremgaar af »Fairplay«s Diagram, der bl. a. er gengivet i Gøteb. H. & S. T. Som sædvanlig er Oversigten baseret paa Prisen paa en nybygget 7500 Tons Lastbaad, men den kan dog under de nuværende Forhold ikke gøre Krav paa at give mere end en omtrentlig Basis for Nybygningsprisen. De mange Omstændigheder, som indvirker paa Byggeomkostningerne, er højst forskellige i de forskellige Lande, og Vanskelighederne med Fremskaffelse af Materiale er ligeledes højst varierende. Endvidere kan ingen vente at kunne bestille nogen Nybygning uden paa Grundlag af en glidende Skala under Hensyn til de stadig stigende Materialepriser.

Omkring den 1. Juli syntes Prisen i England paa en Nybygning af den nævnte Størrelse at være 18 Lstr. 10 sh. pr. Tons Dødvægt, hvilket er ca. 15 pCt. højere end ved Aarsskiftet. Det fremgaar af Oversigten, at Prisen for en 7500 Tonner den 30. Juni 1915 var 82,500 Lstr., men allerede Aaret efter oppe i 180,000 Lstr., hvorefter Prisen holdt sig nogenlunde konstant til Krigens Slutning. I December 1919 var den imidlertid steget til 232,500 Lstr. og i Marts 1920 naaedes Rekordprisen 258,750 Lstr. I den derefter følgende lange Depressionsperiode sank Prisen saa kraftig, at den i Begyndelsen af 1930'erne var naaet ned i kun 32,000 Lstr. Med de bedre Fragter, som opnaaedes i 1937, steg Prisen til 125,000 Lstr., og skønt Fragtkurven (de britiske Regeringsfragter) for Tiden ligger under 1937's Rater er Byggeprisen for den nævnte Størrelse dog steget til 139,000 Lst.

NORDISKE DOMME I SØFARTS-ANLIGGENDER

Nordisk Skibsrederforening og Foreningens tidligere mangeaarige Leder, Direktør J. Jantzen, fejrer Jubilæum i Aar, idet »Nordiske Domme i Søfartsanliggender«, der udgives af Foreningen ved Direktør Jantzen, nu foreligger i 40. Aargang. Det omfangsrige Værk, der refererer en Mængde Søfartsdomme, indeholder som i tidligere Aargange foruden kommenterede Artikler og Afhandlinger vedrørende foreliggende Sager, tillige et Resumé af Dommenes Indhold og et stort Register; alt i alt er det et Værk paa over 500 Sider.

Der indledes med Direktør Jantzens Kommentarer, hvori denne ansete Ekspert beskæftiger sig med en Række Sager af principiel Natur. Først omtales Norges Højesterets Dom i »Beran«-Sagen, der har vakt Opmærksomhed i interesserede Kredse. Videre findes en Omtale af Spørgsmaalet om Søpant i Skibet tilkommer den som indfrielse Fordringer, der er udrubt med et saadant Pant.

I et andet Afsnit skriver Direktør Jantzen, at Ballcon-Certepartiet er et Dokument, som er mere vidtløftigt end klart. Det er et Produkt af langvarige og meget indgaende Forhandlinger mellem Repræsentanter for Befragtere og Redere. Paa mange Punkter er Resultatet et Kompromis med de Fordele og Mangler, som følger af, at der skal gøres Indrømmelser til begge Sider. Det gaar ofte ud over Tydeligheden, og det er derfor ikke at undres over, at denne Certepartiform saa ofte bliver Genstand for Retssager. En saadan Sag, den tidligere omtalte fra Oslo, hvor Modtagerens Kran gik i Stykker under Kullosning og frifandtes for Erstatningskrav i Anledning af Forsinkelsen, kommenteres derefter udførlig og det oplyses, at Dommen er appelleret.

En Vestre Landsrets-Dom fra Efteraaret 1939 giver ogsaa Direktør Jantzen Anledning til interessante Betragtninger. Sagen drejede sig om Losning af et Parti Byg, der efter Certepartiet skulde udlosses saa hurtig som Skibet kunde levere ifølge Coutume. I de sidste halvandet til to Aar var praktisk taget kun Losning med Suger blevet anvendt paa Stedet, og der synes ikke at have været nogen

Strid herom. Losningen begyndte først to Dage efter at Ligeliden var begyndt, men var fuldført indenfor den Tid, som det vilde have taget at losse Skibet med dets egne Grejer. Spørgsmaalet var da, om Rederne kunde kræve Godtgørelse for disse to Dage. Sorelten i Aarhus kom til det Resultat, at Losningen kunde have været fuldført to Dage tidligere — nemlig hvis man var gaaet i Gang dermed samtidig med Lossetidens Begyndelse. Vestre Landsret var derimod af den Mening, at da der ikke var tilvejebragt Bevis for, at Losningen kunde have været tilendbragt paa et tidligere Tidspunkt, dersom Skibets egne maskindrevne Grejer havde været benyttet, var der intet Krav paa Overliggerdage — det synes unægtelig ogsaa bedst stemmende med Certepartiets Ordlyd, hvorefter Lasten skulde lages fra Rælingen saa hurtig Skibet kunde levere. Her blev faktisk ikke Spørgsmaal om Levering til Ræling, eftersom Lasten blev taget af Modtagerne direkte fra Rummel. Der er ogsaa meget, som tyder paa, slutter Direktør Jantzen, at der ikke ved Affattelsen af disse Laste- og Losseklausuler lages tilstrækkeligt Hensyn til Indførelsen af moderne Anordninger til Udførelse af dette Arbejde.

UDENLANDSKE SØFOLKS LANDGANG I U. S. A.

Som et Led i Bestræbelserne for at skærpe Kontrol med Udlændinge er der udfærdiget nye Bestemmelser i U. S. A. med Hensyn til Identitetspapirer, meddeler den svenske Legation i Washington.

Af disse Forordninger fastslaar Executive Order No. 269 af 5. Juni, at udenlandske Søfolk for at faa Tilladelse til at gaa i Land i amerikanske Havne foruden i visse særlige Undtagelsestilfælde dels maa være optaget paa en Fortegnelse over ikke-amerikanske Sømænd paa Skibet, og denne skal viseres af en amerikansk Konsul i Afgangshavn, dels maa være i Besiddelse af et Pas, der viser deres Nationalitet og Identitet, og som bl. a. skal være forsynet med Fingeraftryk.

Denne Forordning har medført en Del Komplikationer for Besætninger paa Skibe, som er ankommet til de Forenede Stater i Tiden lige efter Lovens Ikrafttræden, men der synes dog ikke at være opstaaet alvorlige Vanskeligheder i Havne, hvor der findes et Konsulat.

Det svenske Generalkonsulat i New York følger hertil, at Immigrationsmyndighederne dér som Identifikationsbevis anerkender Sømændspas, forsynet med Fotografier samt et af en Konsul bevidnet Aftryk af højre Haands Fingre. Generalkonsulatet har truffet den Aftale med Immigrationsmyndighederne i Byen, at Sømænd, som har deponeret deres Søfartsbog som Identifikationsbevis kan faa byttet denne med Sømændspas, saasomt et saadant er udfærdiget af Generalkonsulatet. Identifikationsbevis overgives til afmønstret Sømænd ved Afgang af det Skib, paa hvilket han derefter tager Hyre, kun skal Myndighederne have Meddelelse herom 24 Timer før Skibets Afgang.

GRØNLANDS STILLING I ØJEBLIKKET

Grønland skal nu følge amerikanske Dollars i Stedet for den danske Krone, oplyser Formanden for den nyoprettede, dansk-amerikanske Grønlands-Kommission i New York, Bankier Hans Chr. Sonne, i et Interview til Bladet »Nordlyset«.

Hr. Sonne meddeler ogsaa, at det er Hensigten at føre Arbejdet videre i samme Spor, som Grønlands Styrelse i København har fulgt, og som har vundet almindelig Anerkendelse i hele den civiliserede Verden. Der skal tages Hensyn til Eskimoerne paa samme Maade som hidtil, saa der ingen Rovdrift finder Sted. Men samtidig maa Landet betale sig selv. De Varer, det kan sælge, skal betale for de nødvendige Forraad, det bliver nødvendigt at importere.

Den grønlandske Krone, som tidligere fulgte den danske, bliver omlagt til at følge amerikanske Dollars, saaledes at man vel faar 4—6 Kroner for en Dollar.

Der er allerede sendt en Del Forraad, Salt, Olie og andre Raastoffer, til Fiskeriet deroppe med en af

Hudson Bay Companys Kuttere, som man fra kanadisk Side velvilligst stillede til Disposition. For kort Tid siden gik S.S. »Tolosa« derop med Post og 2500 Tons Varer, Sukker, Mel, Grøntsager og andre Livsfornødenheder.

Om kort Tid kommer S. S. »Julius Thomsen« dertil. Det er det sidste Skib, der naar til Grønland fra Danmark. Det kom af Sted lige før Okkupationen og fik Lov af Englænderne til at fortsætte sin Rejse fra Kirkwall til Grønland.

Sluttelig erklærer Hr. Sonne, at den grønlandske Befolkning ikke vil komme til at lide Nød, dertil er Rigdommene for store, men maaske bliver det nødvendigt at spænde Livremmen ind for en Tid. Men det maa vi jo alle gøre. Vi her i New York vil i hvert Fald gøre, hvad der staar i vor Magt, for at hjælpe den grønlandske Befolkning.

SVENSK SKIBSBYGNING

De svenske Værfter har god Beskæftigelse. Som meddelt for nogen Tid siden har Göta-verken under Bygning eller i Ordre ca. 250,000 Tons Dødvægt fordelt paa 22 Skibe. Der foreligger nu ogsaa Oplysninger om andre svenske Værfter, idet »Svensk Sjöfartstidning« har givet en Oversigt over Beskæftigelsen.

Det fremgaar heraf, at Eriksberg har 18 Skibe under Bygning eller i Ordre. Lindholmen har Arbejde nok til næste Sommer. Et Skib er snart klar til Aflevering, og der bygges paa 1 Passager- og Lastbaad og 3 Lastbaade paa hver 3000 Tons samt 2 Skibe til den svenske Marine. Kockums, som normalt beskæftiger 2200 Mand, har for Tiden 3000 Mand i Arbejde foruden 350 Funktionærer og Formænd. Ordrene rækker til for lang Tid fremover. Finnboda har ogsaa fuld Beskæftigelse for hele Arbejdstyrken frem i Tiden.

SEJLANVISNINGER FOR SKIBE

Handelsministeriet har udstedt en Bekendtgørelse om Sejlansvisninger for Skibe, hvorefter Føreren af ethvert Skib umiddelbart inden Afsejling fra dansk Havn skal rette Henvendelse til vedkommende Havnemyndighed (Havnekaptajn), Havnemester eller Havnefoged) om Sejlansvisning for Skibets forestaaende Rejse.

Sejlansvisningerne, skal saa vidt Vejrforhold eller andre tvingende Forhold ikke faktisk hindrer dette, nøje følges.

Bestemmelserne kommer ikke til Anvendelse paa Søværnets Skibe, Fiskerskibe og -Fartøjer og Skibe og -Fartøjer paa 100 Reg. Tons Br. og derunder, naar de ikke anvendes til Befordring af Passagerer.

Bekendtgørelsen træder i Kraft straks.

NATIONAL VÆRDIGHED

Da jeg i 1916 maatte med i Krigen i Rumænien, havde jeg Lejlighed til at se, hvorledes Befolkningen dér tog Besættelsen, skriver Gaardejer M. Refslund Poulsen, Bovlund, i »Hejmdal« om national Værdighed. Det store Flertal opførte sig korrekt. Kun enkelte viste os en overdreven Venlighed, som jeg fandt de ikke kunde være bekendt som Rumæner. Jeg var den eneste Dansker i Bataljonen og jeg var interesseret i, hvorledes de rigtige Tyskere saa paa dette Forhold. Jeg spurgte flere og fik naturligvis et usminket Svar, som Soldatersproget nu en Gang har. Et, som dækkede Indholdet af de andres, sagde: De sledske Hunde. — En intelligent Underofficer, som sagde salte megen Pris paa, sagde: En Tysker, som opførte sig tilsvarende, vilde jeg foragte. Det er i og for sig en Fornærmelse mod os, for de forudsætter, at ogsaa vi er lavsindede og dumme. Jeg glædede mig over,

at mine Kammerater var saa forstandige, og jeg troede, at ogsaa de højerestaende Tyskere vilde se saaledes paa det.

Jeg tror, at det beror paa en Fejltagelse, naar enkelte Danske kommer med Udtalelser, som kun kan forklæres ud fra, at de tror at burde drive »klog Politikk« i Anførselstegn. Uden Anførselstegn skal vi jo altid drive den.

Vi skal naturligvis ikke vise national Værdighed for andres, men for vor eget Skyld. Dette Krav forstærkes af, at det modsatte i det lange Løb ikke en Gang giver Udbytte — tværtimod virker folkeligt nedbrydende. Disse saa rigtige stilfærdige Ord burde visse Folk herhjemme lægge sig paa Sinde.

LANDBRUG OG INDUSTRI

Direktør Thorkild Juncker, Aarhus Oliefabrik, holdt forleden et Foredrag om »Industrien i Støbeskeen«, og tog Olieindustrien som Eksempel. Han fandt det forkert at betegne Danmark som et ensidigt Landbrugsland. Industriens Betydning kunde ikke overses.

Han skildrede til Belysning af Spørgsmaalet, Landbrug — Industri, hvordan Industrien skaffede Danske Arbejde, betalt af Udlandet. Og Menneskemateriale med Karakter, Viden og Energi havde han aldrig savnet her i Landet. Han fortsatte:

»Jeg ikke alene tror, men jeg ved: Det nye Europa kan ikke blive selvforsynende, Tropesolen vil fortsat gøre sit Arbejde, og dette forstaar vist ogsaa alle i Dag. Den internationale Handel vil atter komme i Gang. Der har været talt om, hvad vi skulde vælge: Landbrug eller Industri. Vi skal naturligvis ikke vælge en af Delene, men begge Dele. Maaske burde der lægges noget mere Vægt paa Hjemmeafsætningen af Industriens Produkter. Industri og Landbrug maa supplere hinanden.«

Der maatte skabes en fornuftig Arbejdsdeling og det burde forbydes »at gøre med sit Initiativ, hvad man vil«. Man maa gaa ind i Samfundet og øve sin Indsats der i Overensstemmelse med Samfundets Plan.

De 120.000 Arbejdsløses Problemer trænger saadan ind i vor Bevidsthed, at vi ikke lettet siger, som mange gør nu: »Det gik jo alligevel meget godt!« For Arbejdsløsheden er afskaffet, gar det ikke. Tilrettelæggelsen maa udføres af et Erhvervsministerium. Det maa have Overledelsen og sige til alle andre: »Her er jeres Firkant. Indenfor den kan I tumle jer!« Man kan saa kalde dette Mangel paa Frihed eller tilstrækkelig Frihed alt efter sin egen Opfattelse af dette Problem. Det er først og fremmest en Nødvendighed, og jeg tror personligt, at det vil blive en Virkelighed inden saa forfærdelig længe! Det Initiativ, der skal kaldes frem, maa koncentrere sig om Arbejdsløshedens Bekæmpelse. Det er Problem Nr. 1. Priserne stiger trods alle tidligere Løfter til Arbejderne. Vi maa have Forbud mod Prisstigninger! Et klart Forbud. Saa maa uretfærdige Følger heraf udjævnes ved Forhandling. Der ligger Projekter i Massevis i forskellige Ministerier, som tilsammen kan beskæftige alle Arbejdsløse i de første 10 Aar, naar blot Organisationen af det danske økonomiske Samfund er kommet i Stand.

HORN

TACHOMETRE

gennem

DYHR

C. 8901

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Helsingør Værft

Aktieselskabet Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri udsendte forleden den foreløbige Regnskabsmeddelelse for Aaret fra 1. Juli 1939 til 30. Juni 1940. I Meddelelsen hedder det:

Paa et i Akts. Helsingør 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 375.000 Kr., Henlæggelse af 100.000 til løbende Garantier og 425.000 Kr. til Skatter, udgør 749.040 Kr., udbetales 8 $\frac{3}{4}$ pCt. Udbytte (1939: 12 pCt.) til Aktionærerne med 367.500 Kr., afholdes Tantiømer til Bestyrelsen med 18.000 Kr. samt henlægges 350.000 Kr. til Dispositionsfondens, hvorefter Resten, 13.549 Kr., overføres til næste Aars Regnskab.

For Aaret 1938—39 var Netto-Overskudet 1.142.272 Kr. efter at der til Afskrivninger var benyttet 500.000 Kr., afsat 100.000 Kr. til løbende Garantier og 450.000 Kr. til Skat. Efter Udbetalingen af 12 pCt. Udbytte kunde der endda henlægges 600.000 Kr. til Dispositionsfondens mod 350.000 Kr. for det nu afsluttede Regnskabsaar. Dividenden i Aar — 8 $\frac{3}{4}$ pCt. — er den højst tilladte, idet der sidste Aar blev givet 12 pCt. og de to nærmest foregaaende Aar 10 pCt.

Kristian IV's Havn i Helsingborg

Under Udgravning til Beskyttelsesrum paa Havnetorvet i Helsingborg er man i 3—4 Meters Dybde stødt paa svære Træbjælker og Dynger af store Sten. Sagkyndige har fastslaaet, at det drejer sig om nogle svære Stenkister, der har udgjort Fundamentet til en Havnemole, som Kristian IV i sin Tid lod bygge. Der foreligger gamle Beretninger om, at dette Havneanlæg blev ødelagt af en Storm.

Rederiet J. Lauritzens Kursus

Det af Rederiet J. Lauritzen arrangerede Kursus for unge Sømand paa Svendborg Sømandshøjskole er nu i Gang. Forleden mødte de 47 unge Mennesker og paa-begyndte det 6 Maaneders Kursus, der dels bestaar af teoretisk Undervisning i Skolen og dels med en praktisk Del paa Skolens Øvelsesskib i Svendborg Havn.

Panamakanalen

I Aaret, der sluttede den 30. Juni, passerede 1.075 britiske Skibe Panamakanalen, medførende 5.182.351 Tons Ladning. Det var en betydelig Nedgang, nemlig 249 Skibe og 1.619.20 $\frac{1}{2}$ Tons Ladning i Forhold til foregaaende Aar.

Spritsmugling ophørt

Krigen har praktisk talt gjort Slut paa Spritsmuglingen i Gøteborgdistriktet, meddeler »Svensk Sjøfartstidning«. Endnu i Efteraaret 1939 gjorde Smuglerne, hvad de kunde, for at skaffe Sprit til deres gamle Forbindelser, men efterhaanden gjorde Neutralitetsvagten næsten Slut paa Trafikken. Og sidst, men ikke mindst, fik Smuglerne en vældig Respekt for Minerne. Dertil kom ogsaa, at Smuglerne fik Vanskeligheder med at skaffe den billige Sprit, og nu kan man sige, at Spritsmuglingen praktisk talt er ophørt.

Den gamle Knippelsbro

Arbejdet paa Falsterbokanalen skrider programmæssigt fremad, og forleden blev den gamle Knippelsbro bragt paa sin varige Plads i Brofaget over Kanalen. Det tog 7 Timer at anbringe det 130 Tons tunge Brodække, hvortil kom nogle Timer, der gik med Justeringen af Broen. Endnu staar tilbage at anbringe Modvægtene og selve Hejsemaskineriet, men man regner med, at omkring 1. Oktober kan Knippelsbroen ogsaa gaa op for Svenskerne.

Ny Redningsbestyrer

Marineministeriet har konstitueret Fuldmægtig ved Redningsvæsenet Niels Hansen som Bestyrer af Redningsvæsenet.

Mexico-Olie med amerikanske Tankskibe til England

Det i Mexico udkommende amerikanske Blad »Daily New Deal« har erfaret, at der er indgaaet Overenskomst mellem den mexicanske Regering og en Agent for den i New York værende engelske Indkøbskommission, ifølge hvilken Mexico maanedlig skal levere England 200.000 Fade Raolie og 8.000 Tons Benzin mod kontant Betaling. Til Transporten skal anvendes amerikanske Tankdampere under amerikansk Flag. Leveringen skal begynde om ca. 3 Uger, og Transporten foregaa fra Tampico.

»American Legion« afsejlet fra Petsamo

Det amerikanske Evakueringsskib »American Legion« afsejlede fra Petsamo Natten til Lørdag med 897 Passagerer ombord. En svensk blind Passager blev i sidste Øjeblik fundet ombord paa Damperen og landsat.

Navicert-Systemet gælder ogsaa kinesiske Lande

Den britiske Generalkonsul i Shunghai har bekendtgjort, at det engelske Navicert-System fremtidig ogsaa vil blive bragt i Anvendelse for alle Ladninger og Skibe, som forlader eller anløber kinesiske Havne.

Minerne paa Vestkysten

De sidste Dages vestlige Storme har drevet et stort Antal Miner ind langs Vestkysten. Flere Minorhold er i fuld Gang med Sprængningen af det farlige Strandingsgods, der flere Steder ved Stranden ligger tæt op ad Bebyggelser. Sprængningerne er meget voldsomme, og adskillige Steder har Lufttrykket fra Sprængningerne faaet de nærliggende Huse til at ryste. Foruden Minerne er der drevet en Mængde Tømmer og adskillige Læs Vraggods i Land, især paa Kysten ved Tornby, deriblandt en halv Baadside, der dog ikke bar noget Kendingsmærke. En Frederikshavnkutter har i Havet udfor Hirtshals fundet en drivende Redningsbaad omtrent fyldt med Vand. Den bar intet Kendingsmærke, men menes ikke at stamme fra et dansk Skib.

Sverige har mistet ialt 69 Handelsskibe

Formanden i Krigsforsikringsnævnet, Inspektør S. Lindberg, udtaler overfor »Nya dagligt Allehanda«, at der under Krigen er krigsforlist 64 svenske Skibe, desuden er 5 svenske Skibe beslaglagt af Priseret, hvorefter de svenske Skibstab udgør 69. Værdien alene af disse Skibe beløber sig til 70 Mill. Kr. Ladningernes Værdi menes at overstige dette Beløb.

Skibsfarten paa Holland

Skibsfarten fra Skandinavien til Holland begynder nu at komme i Gang igen. I nær Fremtid aabner Ångfartygsaktiebolaget »Götha« i Gøteborg Sejladsen med en Damp. Man vil derefter opretholde regulær Trafik, dersom tilstrækkelig Lasttilgang. I Slutningen af denne Maaned vil Sveabolaget ogsaa indsætte en Baad i Trafik paa hollandsk Havn. Slaar Forsøget an, er det Mening at opretholde Forbindelsen med en Baad hver fjortende Dag.

Ogsaa i Norge er der nu Udsigt til Genoptagelse af den søværiske Forbindelse mellem Norge og Holland. Efter hvad »N. H. & S. T.« meddeler, er Farten paa Holland fri-givet for norsk Tonnage. Firmaet Fred. Olsen & Co. agter at ekspedere det første Skib i nærmeste Fremtid, foreløbig med Anløb af Havn i Nordholland.

Det norske Rednings-Selskab

»Det norske Redningsselskab«, der opretholdes ved frivillige Bidrag fra hele det norske Folk, arrangerer i Aar en Oslo-Uge fra 17. til 24. August, og der er i den Anledning nedsat en Komité og en Række Underkomitéer. Det er en storstilet Opgave, som Arrangørerne har paa-taget sig, og blandt Deltagerne er ogsaa Aarets nybagte Studenter. Hele Oslo bliver alarmeret for at deltage i de mange Festarrangementer, og overalt i større Kontorer, Bladredaktioner o. l. fremlægges Lister til Tegning af Bidrag.

Alle Søfarende, ogsaa vi danske, kender de uforsædte Redningsskøjter, der i stormfulde Nætter og Dage krydser langs den norske Kyst fra Nord til Syd for at yde Skibsfarten deres dyrebare Hjælp. En af disse Skøjteførere har saaledes i de 27 Aar, han har været ansat i Redningsvæsenet, paa Grund af sin livsfarlige Tjeneste, ikke i alle disse Aar tilbragt en eneste Juleaften i sit Hjem.

I de 49 Aar, som Redningsvæsenet har arbejdet, har ogsaa adskillige danske Søfolk, naar deres Skibe var i Nød udfor den klippefulde Kyst, faaet en hjælpende Haandsrækning.

Redningsselskabet raader nu over 22 moderne indrettede Redningsskøjter; og man venter, at Selskabet, der i Juli næste Aar kan fejre 50 Aars Jubilæum, gennem Oslo-Ugen og ved frivillige Bidrag fra alle Dele af Norge samt fra fremmede søfarende Nationer, kan faa Redningsflaaden forøget med endnu 2 Skøjter. Der er ogsaa et lille Haab om paa Jubilæumsdagen at faa rundet Tallet op til 25, og denne Flaade vil saa være i Stand til at holde Vagt i stormfuldt Vejr oppe fra Kirkenes og hele Kysten rundt til Oslofjorden og dens Grænser.

Rømø-Dæmningen

Arbejdet med Rømø-Dæmningen skal forceres det mest mulige. Sommeren igennem har man arbejdet i to Hold og det agter man at fortsætte med, men Arbejdstiden bliver afkortet med en halv til 7 $\frac{1}{2}$ Time for hvert Hold. Med denne Arbejdstid regner man med at kunne fortsætte endnu i 14 Dage, hvorefter den afkortes til 7 Timer for hvert Hold de næste 14 Dage. Efter den Tid maa man gaa over til kun at beskæftige eet Hold, og omkring ved Halvdelen af de 100 Arbejdere vil derfor blive afskediget

om en Maanedstid. Arbejdet vil ikke, som først paatænkt, komme til at ligge helt stille Vinteren igennem. En mindre Arbejdsstyrke vil være i Gang med Dæmningsarbejdet hele Vinteren, idet man frygter, at Vandet under de store Efteraars- og Vinterstorme ellers vil ødelægge en Del af Dæmningsarbejdet.

Ny Formand for B. & W.

Efter Ingeniør Gunnar Larsens Overtagelse af Trafikministeriet udtraadte han af Bestyrelsen for A/S Burmeister & Wain. Til Ingeniør Gunnar Larsens Efterfølger som Formand for Bestyrelsen er valgt Ingeniør P. Kampmann.

Samtidig er Direktør Bent Suenson indtrædt som nyt Medlem af Selskabets Bestyrelse.

Svensk Damper krigsforlist

Den svenske Damper »Nils Gorthon« af Helsingborg er ifølge et Telegram til Udenrigsministeriet forlist ud for Skollands Kyst. »Nils Gorthon«, der var paa 1,800 B.R.T., havde en Besætning paa 21 Mand, hvoraf 4 savnes. Kaptajnen og 8 Mand er reddet og landsat i Glasgow, og Kaptajnen oplyser, at man har set de øvrige 8 Mand paa en Flaade, men endnu ved man intet om deres Skæbne.

Sørøveroverfald paa engelsk Skib

Sørøvere har, efter hvad der meddeles i Shanghai, den 7. August overfaldet den britiske Damper »Shenwa« udfor Kysten af Provinserne Fukien i Sydkina. Sørøverne bemægtigede sig Skibets Last, hvis Værdi var anslaaet til 15,000 Lstr., og de bortførte en Del af Skibets Passagerer. »Shenwa«, der er paa 1,460 Tons. var lige den 5. August blevet frigivet af nogle japanske Krigsskibe, som havde opbragt Damperen i Nærheden af Hlighwa. Sørøvernes Skib skal have ført japansk Flag, da det nærmede sig den britiske Damper.

Lederen af Storebælts-Overfarten

Kaptajn A. H. Ehrenreich har søgt sin Afsked paa Grund af Svagelighed og faaet den bevilget med Pension fra 1. Oktober. Kaptajn Ehrenreich fylder 63 Aar den 19. September og begyndte sin Sømandskarriere fra Bunden. I 1907 blev han Matros, Aaret efter Styrmand, i 1919 Skibsfører paa Masnedø-Overfarten, i 1930 paa Store Bælt. Fra 1936 udnævntes han til Overfartsleder med Station i Korsør. Han er kendt som en myndig Mand blandt alle Statsbanernes Søfolk, rask til at tage en Beslutning og hurtig i Udførelsen.

Indenlandsk Sømandsmission

Indenlandsk Sømandsmission holder Aarsmøde i Aarhus i Dagene fra den 26. til den 28. August. Dagen forud for Mødet holdes der i Tilslutningen til Aarsmødet Guds-tjenester i ca. 30 af Byens og Omegnens Kirker. Der sluttes med en Festgudstjeneste i Domkirken ved Biskop, Dr. theol. Skat Hoffmeyer og Formanden for Indenlandsk Sømandsmission, Sognepræst William Larsen.

Genoptagelse af Betalinger mellem Jugoslavien og Holland

Den jugoslaviske Handelsdelegation, der vendte hjem fra Berlin i Begyndelsen af August med Overenskomsten om Vareomsætningen mellem Tyskland og Jugoslavien, havde samtidig opnaaet en Overenskomst vedrørende Betalingsomsætningen mellem Jugoslavien og Nederlandene. Herefter skal Betalinger i gammel Regning i Forbindelse med Jugoslaviens Samhandel med Nederlandene, der administreres af det tyske Riges civile Myndigheder, ske paa Grundlag af Dinarkursen i Forhold til Gylden pr. 9. Maj d.A. til Kurs 1 fl. = 29,19 Dinarer. Den fremtidige Samhandel med Nederlandene skal ske over Berlin paa Grundlag af en Reichsmarkkurs af 17,89 Dinarer. Betalingsomsætningen bogføres fremtidig over en Reichsmark-konto i Berlin.

Det bemærkes, at den i Clearing-Overenskomsten mellem Jugoslavien og Tyskland gældende Reichsmarkkurs er 14,80 Dinarer.

40 Aars Jubilæum

Kontorchef hos Burmeister & Wain Poul Hansen fejrede forleden sit 40 Aars Jubilæum indenfor Skibsbygningsfaget. Kontorchefen kom som 16-aarig som Volon-

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver



INDENBORDS UDENBORDS

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

tør til Københavns Flydedok og Skibsværft, og i en Aarrække arbejdede han i dette Firma, hvor han avancerede til Fuldmægtig. Da Flydedokken overgik til Burmeister & Wain i 1927, fulgte han med, og han overtog kort efter Stillingen som Leder af Regnskabsafdelingen paa Refshaleøen, og i 1931 blev han Kontorchef og Leder af Indkøbsafdelingen.

25 Aars Jubilæum

En i Søfartskredse kendt Mand, Befragter i Firmaet Hecksher & Søns Efterfølger P. L. Erichsen fejrede forleden 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Firmaet.

Befragter Erichsen har i de forløbne Aar virket indenfor det store Firmas mange Grene, og han har overalt gjort sig afholdt og respekteret paa Grund af Dygtighed og Elskværdighed.

75 Aar

Den 27. August fylder tidligere manganarigt Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse Kaptajn Carl Petersen 75 Aar. Først i Aaret 1933 afsluttede Kaptajn Petersen Søen og nyder nu et fortjent Olieum paa Thurø.

Tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab Kaptajn Chr. Riise fylder den 29. August 75 Aar. Kaptajn Riise, der sidst var Fører af S/S. »Thyra« pensioneredes 1922.

60 Aar

Den 24. August fylder Kaptajn C. O. E. Nielsen 60 Aar. Kaptajn Nielsen er Fører af M/S. »Marchen Mærsk«, Rederiet A. P. Møller.

Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab Kaptajn Samuel Ludvig Hull fylder den 1. September 60 Aar. Kaptajn Hull er Fører af S/S. »Sigrun«.

Overskibsinspektør i Statens Skibstilsyn og Chef for Statens Isbrydning og Ismelding Kaptajn Frederik Ebbesen Grue fylder den 10. September 60 Aar. Kaptajn Grue blev i 1920 ansat som Skibsinspektør ved Statens Skibstilsyn og i 1937 udnævnt til Overskibsinspektør.

Dødsfald

Den gamle Grønlandsfarer, Kaptajn C. V. G. Sæby, er død 84 Aar gammel.

Kaptajn Sæby kom straks efter Konfirmationen til Søs med mindre Sejlskibe, og efter nogle Rejser som Matros i de gamle Grønlandsskibe tog han Styrmands-eksamen. Han blev derefter i 1888 ansat som Styrmand i Grønlands Handel, og i 1898 blev han Fører af Barkskibet »Ceres« og senere af »Nordlyset«; af den russiske Regering blev han antaget som Chef for Svizzerdamperen »Hertha«, som Russerne under den japanske Krig havde lejet, og hvis Opgave var at efterforske, om japanske Flaadeafdelinger var trængt op i europæiske Farvande for at tilintetgøre den russiske Østersøflaade.

I 1905 gik Kaptajn Sæby med Briggen »Lucinde« til Grønland; hvor han havde faaet til Opgave at anlægge det første grønlandske Kulbrud i Umanakfjorden. I 1910 vendte han hjem, og Aaret efter blev han ansat som Leder af »Bombebassen«. I denne Stilling, som han sammen med sin Hustru varetog paa en udmærket Maade, forstod han at hygge om denne Institutions gamle Sø-mænd og deres Hustruer. Han tog Afsked herfra i 1939.

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: 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

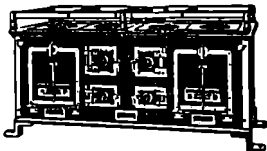
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

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

GRUNDLÆGT 1848

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Waasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2889

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 & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel.: "Zetetica"

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

Gründlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Tolbodgade 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.

56. Aargang.

København 21. August 1940.

Nr. 36.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asien* S.- og E.- Kyst samt *Australien og Stillehavet*.
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Rot 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 Rot til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnement kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, snafremt 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.

2111. Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 15. August d. A. udfærdiget nedenstaaende Bekendtgørelse:

§ 1.

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

§ 2.

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

§ 3.

Bestemmelserne i denne Bekendtgørelse kommer ikke til Anvendelse paa:

- 1) Søværnets Skibe.
- 2) Fiskerskibe og -fartøjer.
- 3) Skibe og Fartøjer paa 100 Reg. Tons Brutto og derunder, naar de ikke anvendes til Befordring af Passagerer.

§ 4.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
(E. f. S. Nr. 35/2108 1940.)

I. Østersøen.

2112. Sverige. Kamarsund S.-lige Del. Ny Grund fundet.

(U. f. S. Nr. 33/1724. Stockholm 1940.)

En Grund med 6,0 m Vand ved Lavvande er fundet paa $56^{\circ} 28',_{80}$ N. $16^{\circ} 14',_{80}$ E.,
2070 m ($1,_{12}$ Sm) 75° fra *Nischagrund* Stage med Ballon.
(Kort Nr. 180 og 181.)

2113. (P.) Sverige. Gotland W.-Kyst. Stora Karlsö Fyr. Taagesignal forandres.
(U. f. s. Nr. 33/1725. Stockholm 1940.)
I Løbet af 1940 eller 1941 vil Taagesignalet ved *Stora Karlsö Fyr* paa c. 57° 17' N. 17° 58' E. blive forandret til Nautofon, To-Stød hver 1^m, Stød 5^s, Pause 5^s, Stød 5^s, Pause 45^s.
(Kort Nr. 181 og 182.)
2114. (P.) Sverige. Ålandshavet. Understen Fyr. Taagesignal forandres.
(U. f. s. Nr. 33/1723. Stockholm 1940.)
I Løbet af 1940 eller 1941 vil Taagesignalet ved *Understen Fyr* paa c. 60° 17' N. 18° 55' E. blive forandret til Naufon, Et-Stød hver 1^m, Stød 5^s, Pause 55^s.
2115. (P.) Sverige. Bottniske Bugt. Tynderösundet. Afmærkning inddrages.
(U. f. s. Nr. 33/1722. Stockholm 1940.)
I Løbet af 1940 inddrages nedennævnte Afmærkning ved Løbet gennem *Tynderösundet*:
1. Stagen med Kost paa c. 62° 25',₆ N. 17° 38',₃ E., ved *Sundgrund*.
2. De 4 Tønder paa c. 62° 26',₀ N. 17° 38',₃ E. i *södra kanalen*.
3. De 4 Tønder paa c. 62° 26',₁ N. 17° 40',₆ E. i *östra kanalen*.
2116. Finland. Bottniske Bugt. Toppilasund. Lys- og Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 22/739. Helsingfors 1940.)
Toppilasund Lys- og Klokketønde paa c. 65° 03' N. 25° 24' E. er atter udlagt paa Station.
2117. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Indsejling. Fågelskär Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 22/740. Helsingfors 1940.)
Fågelskär Fyr paa c. 63° 09' N. 21° 20' E. er forandret og lyser nu, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra c. 329° til c. 348°. 4. Grønt i Pejl. fra c. 17° til c. 40°.
2. Hvidt i — c. 348° - c. 354°. 5. Hvidt i — c. 40° - c. 62°.
3. Rødt i — c. 354° - c. 17°. 6. Rødt i — c. 62° - c. 73°.
Iøvrigt er Fyret uforandret.
2118. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Indsejling. Nye Ledefyr tændt.
(U. f. s. Nr. 22/741. Helsingfors 1940.)
1. Paa *Stora Högskär (övre)* Ledebaake paa 63° 08' 13" N. 21° 26' 35" E. er tændt et Fyr, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 8^s, Lys 4^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 24,₅ m. Synsvidde: 14 Sm. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 75° og c. 90°, nemlig 7°₅ paa hver Side af Ledelinien.
2. Paa *Kopparfuruskär (nedre)* Ledebaake paa 63° 08' 09" N. 21° 25' 41" E. er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 1,₅^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1,₀^s. Flammens Højde: 12,₉ m. Synsvidde: 11,₇ Sm. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 75° og c. 90°, nemlig 7°₅ paa hver Side af Ledelinien.
Fyrene 1 og 2 er overet i Pejling c. 82°.
2119. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Degerby. Sejlløb forandret. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 22/747. Helsingfors 1940.)
Det 6,₇ m dybe Sejlløb N. om *Nygrund* samt det 6,₇ m dybe Sejlløb forbi *Elisö, Rövarör, Degerby* og *Sundö* til *Nötö Fyr* er ændret og kan nu ved Middelvandstand kun befares af Skibe med højst 6,₁ m Dybgaende.
Følgende Forandringer i Afmærkningen er foretaget:
1. Nye Sømærker udlagt.
a) En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 60° 01' 31" N. 20° 20' 55" E.
b) En hvid Stage med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 01' 52" N. 20° 22' 26" E.
c) En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa hver af følgende Pladser: 60° 01' 47" N. 20° 21' 44" E., 60° 01' 08" N. 20° 19' 59" E.
2. Sømærker flyttet.
d) De hvide Stager med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 00' 23" N. 20° 18' 02" E. og 60° 01' 53" N. 20° 22' 24" E. er flyttet til henholdsvis 60° 00' 24" N. 20° 18' 00" E. og 60° 01' 55" N. 20° 22' 03" E.

c) De røde Stager med 1 rød, opadvendt Kost paa $60^{\circ} 00' 37''$ N. $20^{\circ} 18' 25''$ E., $60^{\circ} 01' 14''$ N. $20^{\circ} 20' 05''$ E., $60^{\circ} 02' 03''$ N. $20^{\circ} 21' 58''$ E. og $60^{\circ} 02' 04''$ N. $20^{\circ} 23' 04''$ E. er flyttet til henholdsvis $60^{\circ} 00' 34''$ N. $20^{\circ} 18' 24''$ E., $60^{\circ} 01' 16''$ N. $20^{\circ} 20' 18''$ E., $60^{\circ} 01' 58''$ N. $20^{\circ} 21' 59''$ E. og $60^{\circ} 02' 00''$ N. $20^{\circ} 23' 12''$ E.

2120. Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Lystønder udlagt.

(N. f. S. Nr. 35/2550. Berlin 1940.)

a) En rød- og hvidstribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa c. $59^{\circ} 39',7$ N. $22^{\circ} 50',7$ E.

b) En hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa c. $59^{\circ} 44',6$ N. $22^{\circ} 55',1$ E.

(Kort Nr. 183 og 182.)

2121. Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Russarö Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 35/2551. Berlin 1940.)

Russarö Fyr paa c. $59^{\circ} 46'$ N. $22^{\circ} 57'$ E., der viste hvidt, fast Lys med Blink hver 120^s , er forandret til at vise hvidt, fast Lys. Synsvidde: 16 Sm.

(Kort Nr. 183 og 182.)

2122. Finland. Finske Bugt. Hangö. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 35/2552. Berlin 1940.)

1. Ved Anduvning af *Hangö* paa c. $59^{\circ} 49'$ N. $22^{\circ} 58'$ E. maa alle Skibe undgaa det i E. f. S. Nr. 26/1678, Punkt A 7, 1940 anførte Minefelt. Skibsførerne gøres opmærksom paa, at Farvandets Bredde ikke tillader samtidig Passage af 2 Skibe.

2. Handelsskibe skal ved Anduvning af *Russarö* tage Lods ved Lystønden paa c. $59^{\circ} 44',6$ N. $22^{\circ} 55',1$ E. Her skal alle Skibe vise deres Kendingssignal for *Russarö* Signalstation og afvente Tilladelse til at gaa ind.

3. Trafiken i Farvandet reguleres ved følgende Signaler:

a) Om Dagen: En sort Ballon under højre Raanok } Farvandet aabent.
Om Natten: Et grønt Lys }

b) Om Dagen: 2 røde Kugler lodret for hinanden } Farvandet spærret.
Om Natten: Et rødt Lys }

Naar Farvandet er spærret, skal Skibene ankre E. for ovennævnte Lystønde og afvente Farvandets Genaabning.

(E. f. S. Nr. 26/1678 1940.)

2123. Finland. Finske Bugt. Digskär Fyr genopført og tændt.

(U. f. S. Nr. 22/738. Helsingfors 1940.)

Digskär Fyr paa $60^{\circ} 09' 47''$ N. $26^{\circ} 15' 27''$ E. er genopført og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s , Blink $0,4^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,4^s$, Mørke $6,0^s$. Flammens Højde: $15,3$ m. Sort Betontaarn. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 199° og c. 154° .

I Oktober Maaned d. A. opsættes i Fyrets Top en Klokke til Afgivelse af Taage-signaler.

(E. f. S. Nr. 35/2076 1940. Kort Nr. 183.)

2124. Rusland. Finske Bugt. Leningrad Fyrskib inddraget. Reservefyrskib udlagt. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 35/2559. Berlin 1940.)

1. *Leningrad* Fyrskib paa c. $60^{\circ} 11'$ N. $27^{\circ} 53'$ E. er inddraget.

2. Paa c. $60^{\circ} 02',1$ N. $28^{\circ} 02',9$ E. er udlagt et rødmalet Fyrskib med Ballon og paa begge Sider af Skroget mærket *Reserv*. Fyrskibet viser hvidt Et-Blink hver 3^s .

3. Lodstjenesten i E.-lige Del af den *finske Bugt* er organiseret saaledes, at Skibene efter Anmodning kan lods fra Søen til *Leningrad* eller omvendt samt i Skærgaardsområdet fra Søen og fra *Leningrad* til Havnene i *Viborg Bugt*.

Skibene kan faa Lods ved følgende Lodsstationer:

a) I *Leningrad* (Handelshavnen).

b) Paa Reservefyrskibet paa c. $60^{\circ} 02',1$ N. $28^{\circ} 02',9$ E.

c) Paa Fyrskibet i *Björkö Sund* (for Tiden ved *Pitkäniemi*, *Björkö S.-Pynt*).

d) I *Trångsund* Havn.

e) I *Viborg*.

Skibe, der fra Søen vil til *Leningrad*, maa holde fri af de i E. f. S. Nr. 26/1678, Afsnit A, 1940 angivne Minefelter og N. om *Lavansaari Banke*; de maa styre mod Reservefyrskipet N. fra, tage Lods her og fortsætte til *Leningrad* efter Lodsens Anvisning.

Skibe, der fra *Leningrad* vil til Søen, tager Lods ved Lodsstationen i Handelshavnen og sejler efter hans Anvisning til Reservefyrskipet, hvor Lodsens gaar fra Borde. De styrer herefter N. om *Lavansaari Banke* og klar af Minefelterne W. paa.

Skibe, som vil fra Søen til *Trångsund* og *Viborg* Havne, gaar, som ovenfor anført, til Reservefyrskipet, tager her Lods, som lodser Skibet til *Pitkäniemi* Pynt. Her skiftes Lods; Skærgaardslodsens leder derpaa Skibet til *Viborg* eller *Trångsund*.

Fra *Viborg* eller *Trångsund* til Reservefyrskipet handles i omvendt Rækkefølge.

Skibe, som fra *Kronstadt* eller *Oranienbaum* vil til *Björkö Sund* eller til *Viborg*, sejler efter Anvisning af Lods fra *Leningrad* Handelshavn til *Pitkäniemi* Pynt, hvor der skiftes Lods. Skærgaardslodsens lodser derpaa Skibet til *Trångsund* eller *Viborg*.

For at undgaa Forsinkelser, maa de fra Søen kommende eller fra *Leningrad* og *Viborg* udløbende Skibe telegrafisk eller radiotelegrafisk bestille Lods hos vedkommende Havnekaptajner 24 Timer i Forvejen.

Anmodning om Lods ved Lodsstationerne og Fyrskipene foregaar ved internationale Signaler.

(E. f. S. Nr. 26/1678 og 31/1909 1940. Kort Nr. 184.)

2125. Rusland. Finske Bugt. Björkö Sund. Fyrbelysning ændret.

(N. f. S. Nr. 35/2557. Berlin 1940.)

a) Paa den hvide, firkantede Baake med en rød, lodret Streg, *Pitkäniemi* Baake, paa c. $60^{\circ} 15',7$ N. $28^{\circ} 42',0$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $3,3^s$.

b) *Särkkäluoto* Fyr paa c. $60^{\circ} 17',9$ N. $28^{\circ} 47',5$ E., der viste hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s , er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s . Hvid, trekantet Pyramidestub med sorte, lodrette Streger.

(Kort Nr. 184.)

2126. Rusland. Finske Bugt. Seivästö Fyr genopbygget, forandret og tændt.

(N. f. S. Nr. 35/2558. Berlin 1940.)

Seivästö Fyr paa $60^{\circ} 11' 11''$ N. $29^{\circ} 01' 53''$ E. ved Indløbet til *Björkö Sund* er genopbygget og atter tændt. Fyret viser nu rødt Et-Blink hver 10^s . Flammens Højde: $37,7$ m. Synsvidde: 16 Sm. Firkantet Trætaarn med Platform. Paa Taarnet Mast med Raa.

Er Fyret i Uorden, tændes paa samme Fyrbygning et Reservefyr, der viser rødt Et-Blink hver $4,3^s$, Blink $1,3^s$, Mærke $3,0^s$.

(E. f. S. Nr. 14/1057 1940. Kort Nr. 184.)

2127. Estland. Finske Bugt. Paldiski (Baltischport). Lystønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 35/2561. Berlin 1940.)

Paa c. $59^{\circ} 21'$ N. $24^{\circ} 02'$ E., c. $0,4$ Sm $280,5^{\circ}$ fra Fyret paa Hovedet af *Paldiski* W.-lige Havnemole, er udlagt en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink.

(Kort Nr. 183 og 182.)

2128. Letland. Libau. Dybde aftaget.

(N. f. S. Nr. 35/2562. Berlin 1940.)

Dybden i de 3 Indsejlinger til *Libau* Havn paa c. $56^{\circ} 32'$ N. $20^{\circ} 58'$ E. samt paa Flakket ved Molen til den nye Havn er væsentlig mindre end angivet i Kortet. Dybdeforringelsen andrager indtil 1 m.

(Kort Nr. 181.)

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

2129. (T.). Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Uddybningsarbejder. Afmærkning ikke paa Plads.

Paa Grund af Uddybningsarbejder, der for Tiden udføres i *Kalundborg* Havn, er Afmærkningen af det uddybede Løb ikke i Orden, idet kun den S.-ligste Varpetønde er paa Plads.

c. $55^{\circ} 40',8$ N. $11^{\circ} 05',6$ E.

- 2130. Danmark. Store-Bælt. Keldsnor. Vrag fjernet.**
 (N. f. S. Nr. 35/2654. Berlin 1940.)
 Vraget paa c. $54^{\circ} 44',2$ N. $10^{\circ} 47',8$ E., $2,59$ Sm $84,7^{\circ}$ fra *Keldsnor* Fyr, er fjernet.
 Vragafmærkningen er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 5/476 b 1940.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2131. Danmark. Kattegat. Indløbet til Isefjord. Gravet Rende over Lynæs Sand. Uddybning fuldført.**
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1701 1940 meddeles, at den deri omtalte Uddybning af den gravede Rende over *Lynæs Sand* til $6,3$ m i en Bredde af 50 m nu er tilendebragt.
 c. $55^{\circ} 58'$ N. $11^{\circ} 50\frac{1}{2}'$ E.
 (E. f. S. Nr. 26/1701 1940. Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 157 og 159.)
- 2132. Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord. Afmærkning forandret.**
 1. Den hvide Stage med Halmvisk paa $55^{\circ} 43'$ ($19''$) N. $11^{\circ} 42'$ ($57''$) E., c. 200 m N. for *Holbæk* Havn er permanent inddraget.
 2. Af Afmærkningen ved den gravede Rende til *Holbæk* er følgende Sømærker, regnet E. fra, midlertidigt inddraget:
 a) Ved Rendens N.-Side: De røde Stager Nr. 7, 9 og 12 paa henholdsvis $55^{\circ} 43'$ ($50''$) N. $11^{\circ} 44'$ ($39''$) E., $55^{\circ} 43'$ ($42''$) N. $11^{\circ} 44'$ ($17''$) E. og $55^{\circ} 43'$ ($31''$) N. $11^{\circ} 43'$ ($36''$) E.
 b) Ved Rendens S.-Side: De hvide Stager Nr. 7 og 10 paa henholdsvis $55^{\circ} 43'$ ($46''$) N. $11^{\circ} 44'$ ($30''$) E. og $55^{\circ} 43'$ ($34''$) N. $11^{\circ} 43'$ ($53''$) E.
 (Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 167. Havnelods, Side 94. Søm.-Fort. Side 70, Nr. 30.)
- 2133. Norge. Skagerrak. Tregde Anduvning. Skibsfartshindring.**
 (N. f. S. Nr. 35/2564. Berlin 1940.)
 Paa c. $57^{\circ} 59',9$ N. $7^{\circ} 35',5$ E. i 29 m Vand, E. for *Landøy*, rapporteres en Skibsfartshindring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2134. Skotland. Firth of Forth. Inchkeith NE. Vragafmærkning inddraget.**
 (U. f. s. Nr. 33/1736. Stockholm 1940.)
 Vraglystønden med grønt Gruppe-Blink paa c. $56^{\circ} 06',5$ N. $3^{\circ} 00',9$ W., c. 6 Sm $44\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Inchkeith* Fyr, er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 12/968 1940.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2135. Portugal S.-Kyst. Faro-Olhão. Ledefyr nedlagt.**
 (A. a. N. Nr. 12/46. Lisboa 1940.)
 De to Ledefyr, der viste grønt, fast Lys, paa c. $36^{\circ} 58'$ N. $7^{\circ} 52'$ W. ved *Capo de Santa Maria* Fyr, er nedlagt.

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

- 2136. Venezuela. Cumana. Fyr atter tændt og forandret.**
 (U. f. s. Nr. 33/1745. Stockholm 1940.)
 E. f. S. Nr. 18/1358 1940 annulleres, idet det deri omtalte Fyr paa Hovedet af Pieren paa c. $10^{\circ} 28'$ N. $64^{\circ} 11'$ W. atter er tændt og samtidig forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 9^s, Blink 3^s, Mørke 6^s.
 (E. f. S. Nr. 18/1358 1940.)

2137. Argentina. Rio de la Plata. Practicos Recalada Fyrskib flyttet.
(N. f. S. Nr. 34/2520. Berlin 1940.)
Practicos Recalada Fyrskib er flyttet c. 0,3 Sm i NNW.-lig Retning og ligger nu paa $35^{\circ} 10' (06'') S. 56^{\circ} 19' (06'') W.$
(E. f. S. Nr. 17/1293 1940.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2138. Spanien E.-Kyst. Tarragona. Oplysning om Vrag. Advarsel annulleres.
(N. f. S. Nr. 35/2568. Berlin 1940.)
1. Under Henviisning til E. f. S. Nr. 34/2054 1940 meddeles, at det under Punkt a) anførte Vrag paa c. $41^{\circ} 05',9 N. 1^{\circ} 14' E.$, 140 m SW. for Fyret med Formærkelser paa Hovedet af *Nuevo Dique de Levante*, er synligt over Vandet ved saavel Ebbe som Flod og ligger i NW.—S.E.-lig Retning.
2. Den i E. f. S. Nr. 34/2054 1940 i Punkt b) meddelte Advarsel annulleres, idet det nævnte hvide Fyr paa *C.A.M.P.S.A.-Værket* nu er skærmet.
(E. f. S. Nr. 34/2054 1940.)
2139. Italien. E.-Kyst. Ancona. Fyrbelysning ændret.
(N. f. S. Nr. 35/2571. Berlin 1940.)
1. I *Ancona* Havn er paa c. $43^{\circ} 37',3 N. 13^{\circ} 29',8 E.$ paa Hovedet af *Molo di sottofutto*, der strækker sig i NW.-lig Retning fra S.-Molen, tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 7 Sm. Sort Gitterpyramide af Jern paa firkantet Underbygning.
2. Lystønden, der var udlagt c. 300 m W. for det under 1. nævnte Fyr og i Forlængelse af S.-Molen, er permanent inddraget.
2140. Tyrkiet. Marmarahavet. Vrag fjernet.
(N. f. S. Nr. 34/2516. Berlin 1940.)
Paa nedennævnte Pladser er de i Kortet angivne Vrag fjernet og Vragafmærkningen inddraget.
a) c. $40^{\circ} 59',3 N. 28^{\circ} 59',0 E.$, c. 0,0 Sm 200° fra *Ahirkapi* Fyr.
b) c. $40^{\circ} 59',7 N. 29^{\circ} 00',7 E.$, c. 0,25 Sm 280° fra det røde, faste Fyr paa NW.-Enden af *Haydarpasa* Bølgebryder.
2141. Rusland. Sorte Hav. Krim S.-Kyst. Spærrede Omraader.
(N. f. S. Nr. 35/2573. Berlin 1940.)
Sejlads i nedennævnte 2 Omraader, der ligger indenfor en Linie gennem følgende Punkter, er forbudt for alle Skibe:
Omraade 1: a. $44^{\circ} 54',8 N. 35^{\circ} 22',2 E.$ Omraade 2: a. $45^{\circ} 00',0 N. 36^{\circ} 05',0 E.$
b. $44^{\circ} 55',7 N. 35^{\circ} 24',1 E.$ b. $44^{\circ} 57',4 N. 36^{\circ} 05',0 E.$
c. $44^{\circ} 57',0 N. 35^{\circ} 22',4 E.$ c. $44^{\circ} 57',4 N. 36^{\circ} 00',0 E.$
d. $44^{\circ} 56',8 N. 35^{\circ} 19',8 E.$ d. $45^{\circ} 00',0 N. 36^{\circ} 00',0 E.$
2142. Rusland. Sorte Hav. Kertsch-Jenikale Strædet. Kertsch Red. Forbudt Omraade.
(N. f. S. Nr. 35/2574. Berlin 1940.)
Sejlads i et Omraade indenfor en Linie gennem nedennævnte Punkter, der ligger i vedføjede Afstande og Retninger fra Fyret paa *Genuesiske Mole* paa c. $45^{\circ} 21' N. 36^{\circ} 29' E.$, er forbudt.
a. 1,871 Sm 105°. c. 0,367 Sm 105 $\frac{1}{4}$ °.
b. 1,125 Sm 140 $\frac{1}{4}$ °. d. 0,895 Sm 74 $\frac{1}{2}$ °.
2143. Rusland. Sorte Hav. Sotschi Radiofyr. Radiopejlsignal forandret.
(N. f. S. Nr. 35/2575. Berlin 1940.)
Sotschi Radiofyrs Radiopejlsignal er ændret til:
Morsebogstavet G..... 2m.
Pause..... 4m.
Periode... 6m.
Iøvrigt uforandret.
c. $43^{\circ} 34',7 N. 39^{\circ} 43',2 E.$

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

2144. Portugisisk E.-Afrika. Porto do Ibo. Afmærkning udlagt.

(A. a. N. Nr. 12/49. Lisboa 1940.)

I *Porto do Ibo* er udlagt nedennævnte Afmærkning:

- a) Rødmalet Tønde Nr. 1 i 13 m Vand paa $12^{\circ} 18' 08''$ S. $40^{\circ} 36' 41''$ E.
- b) Sortmalet Tønde Nr. 2 i 11 m Vand paa $12^{\circ} 17' 43''$ S. $40^{\circ} 36' 34''$ E.
- c) Rødmalet Tønde Nr. 3 i 18 m Vand paa $12^{\circ} 18' 06''$ S. $40^{\circ} 34' 11''$ E.
- d) Rødmalet Tønde Nr. 5 i 17 m Vand paa $12^{\circ} 18' 50''$ S. $40^{\circ} 33' 14''$ E.

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

2145. Sunda Øerne. Sumatra S.-Kyst. Sunda Strædet. Lampoeng Bugt. Oosthaven. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 34/2524. Berlin 1940.)

a) Skibe, der kommer fra det *Indiske Ocean* og vil til *Oosthaven*, samt Skibe, der gaar fra *Oosthaven* til det *Indiske Ocean*, skal passere gennem *Legoendi Strædet*.b) Skibe, der kommer fra *Javahavet* og vil til *Oosthaven*, samt Skibe, der gaar fra *Oosthaven* til *Javahavet*, skal passere E. og N. om Øen *Seboekoe*.c) Skibe, der vil passere *Sunda Strædet* uden at være bestemt til *Oosthaven*, skal gaa S. og E. om Øen *Krakatau*.*Oosthaven*: c. $5^{\circ} 29'$ S. $105^{\circ} 19'$ E.

(E. f. S. Nr. 4/362 1940.)

2146. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja Strædet. Forbudte Omraader. Oplysning om Fyrskibe. Sejladsforskrift. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 34/2525. Berlin 1940.)

1. Nedennævnte Omraader er erklæret farlige og lukket for Skibsfarten:

a) Omraadet begrænset af Breddeparallerne $6^{\circ} 44'$ S. og $6^{\circ} 56'$ S. samt af Meridianerne $112^{\circ} 30'$ E. og $112^{\circ} 50'$ E.b) Omraadet begrænset af Breddeparallellen $6^{\circ} 50'$ S., Kysten og Meridianerne $112^{\circ} 50'$ E. og $112^{\circ} 56'$ E.2. *Fyrskibe*.a) Et Fyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 18^s, Synsvidde 10 Sm, udlægges paa $6^{\circ} 44' 30''$ S. $112^{\circ} 46' 30''$ E.b) Lodsfyrskipet flyttes til $6^{\circ} 49' 48''$ S. $112^{\circ} 50' 42''$ E. og benævnes *Tandjong Madoeng*. Fyrskibet vil vise hvidt Et-Blink hver 18^s, Blink 6^s, Mørke 12^s. Synsvidde 12 Sm.3. *Sejladsforskrift*. Skibe, der er bestemt til *Soerabaja* gennem det W.-lige Farvand, skal holde sig følgende Forskrifter efterrettelig:a) W. fra kommende Skibe maa ikke komme S. for Breddeparallellen $6^{\circ} 30'$ S., før de har Lodsfyrskipet i Pejling 180° .b) Skibene skal nærme sig Lodsfyrskipet saaledes, at de holder det mellem Pejlingerne 180° og 215° ; de skal ankre i højst 1 Sm Afstand fra Fyrskibet og imellem Pejlingerne 180° og 270° af dette.Skibe, der er bestemt til *Soerabaja* gennem det E.-lige Farvand, skal ankre i 1 Sm Afstand fra Lodsfyrskipet imellem Pejlingerne 180° og 225° af dette og afvente Undersøelsesofficeren og Lodsens der.4. Man advares imod at stole paa, at Afmærkning og Fyrbelysning for Tiden er i Orden i *hollandsk ostindiske* Farvande.

(E. f. S. Nr. 4/362 1940.)

2147. Kinesiske Hav. Tambelan Islands. Benoca. Klippegrunde fundet.

(N. f. S. Nr. 34/2523. Berlin 1940.)

I nedennævnte vedføjede Afstande og Pejlinger fra 286,5 m-Højden paa *Benoca* paa c. $0^{\circ} 58'$ N. $107^{\circ} 27'$ E. er fundet følgende Klippegrunde:a) En Klippegrund med mindre end 1,8 m Vanddybde 0,975 Sm 77° .b) En Klippegrund med 3,2 m Vanddybde 1,10 Sm 84° .c) En Klippegrund, der er tør ved Lavvande, 0,725 Sm 100° .

2148. Kinesiske Hav. Capricieuse Bank findes ikke.

(N. f. S. Nr. 34/2522. Berlin 1940.)

En Undersøgelse paa c. $11^{\circ} 06' N.$ $109^{\circ} 59' E.$ har ikke givet nogen Antydning af Tilstedeværelsen af den siden 1853 paa dette Sted i Kortet anførte *Capricieuse Bank* med 76 m Vanddybde.

Banken vil blive udtaget af Kortet.

2149. Kina. Hongkong Anduvning. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 34/2526. Berlin 1940.)

Signaler for, at Havnen er spærret, gives ogsaa fra *Green Island* Havnekontor og fra Marineværftets Signalstation.

a) Skibe, som forlader Havnen gennem *Sulphur* og *East Lamma Channels*, kan passere *Green Island*, medens disse Signaler vises, men maa ikke komme E. for Forbindelseslinien: *Mount Davis* Signalstation — *Pak kok (Lamma)* eller S. for Spærringen i *Tathong Channel*, før Signalerne er nedhalt.

b) Saalænge Signaler for Havnens Spærring er vist, maa intet Staal- eller Jernskib eller Træskib lastet med Staal eller Jern fortsætte Rejsen udover de under a) anførte Grænser.

c. $22^{\circ} 16' N.$ $114^{\circ} 05' E.$

(E. f. S. Nr. 16/1235 1940.)

2150. Japan. Honshu W.-Kyst. Taki Ko S. Tirihamas (Senrihamas) Fyr nedlagt.

(N. f. S. Nr. 34/2529. Berlin 1940.)

Tirihamas Fyr paa c. $36^{\circ} 54' N.$ $136^{\circ} 46' E.$, tæt W. for *Hagui*, er nedlagt.

2151. Marshall Øerne. Nauru Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 34/2530. Berlin 1940.)

Nauru Fyr paa c. $0^{\circ} 32' S.$ $166^{\circ} 55' E.$, der viste fast Lys, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 8^s. Synsvidde: 15 Sm.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
A/S BRØN & WITZKE
Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9318

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

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUSTELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERSStatstelefon 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 & 808

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

ESBJERG

C. BREINHOLT

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORGTlf: 25, 133, 262
Stat 2.
Privat 1030Telegr.-Adr.:
»Hude.
Svendborg**J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING**

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

ESBJERGTelgr.-Adr.
»Lauritzen«Telefon: 3
» 822**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 35

TORS DAG 29. AUGUST 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Fra et fragtmæssigt Standpunkt er det Udviklingen i den tyske Blokade krig imod England, der er af størst Interesse. Tyske Beretninger fortsætter Meddelelserne om Angreb af Undervandsbaade og Flyvemaskiner paa Konvojer og Dokker, men Resultaterne af disse Angreb synes endnu ikke at have haft nogen nævneværdig Indflydelse paa Ratetendensen, ligesom ej heller den tyske Deklarering af den totale Blokade af England har faaet de endnu eksisterende neutrale Skibsfartsnationer til at stoppe Sejlsadsen paa England, hvilket fremgaar af, at der fra neutral Side meldes om Tabet af snart et og snart et andet neutralt Skib uden for Englands Kyster.

I visse Sektioner af de frie oversøiske Markeder synes der at kunne spores en Kende fastere Tendens. Scrap fra U. S. Atlantic til Japan skal f. Eks. være sluttet til \$14:—, og iflg. andre Meddelelser synes det at være vanskeligt for Amerikanerne at finde Tonnage for Transporten af de af den amerikanske Stat indkøbte store Ertspartier beregnet for den amerikanske Rustningsindustri til de sidst betalte Rater, der laa omkring \$15:— fra Forindien til U. S. Atlantic og omkring \$11:— fra Philippinerne til samme Destination. Der meldes ligeledes om lidt bedre Rater for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, men om disse Meldinger om fastere Tendens er andet end et Udtryk for en øjeblikkelig daarlig Fordeling af den disponible Tonnage vil de kommende Uger vise.

Korn fra River Plate til Eire, hvis Kyster ogsaa er inkluderet i det tyske Blokadeomraade, men hvortil frit Lejde fra tysk Side kan paaregnes, noteres nu i 112/6d. imod 110/- i forrige Uge.

I vore hjemlige Farvande synes Tonnagen nu at være bedre fordelt. Der noteres f. Eks. adskillige Kornlaster fra tyske Østersøhavne til Vesttyskland, ligesom der kommer flere Kullaster i Markedet fra Tyskland til Rusland. Iøvrigt noteres der stadig Trælaster fra Østersøen til Tyskland, ligesom der er enkelte større Trælastorder i Markedet fra Finland til Danmark. For Trælasterne fra Finland til Danmark ligger Raten mellem Kr. 70:— og Kr. 80:— pr. Std. afhængig af Størrelse og Lastehavn. For Lasterne i inter-tysk Fart, ligesom for Laster til tyske Destinationer er Raterne jo fastlagte, og som tidligere berørt skal der en god Portion Held til for at kunne tjene noget paa disse Rater. — Kul og Koks fra Tyskland til Danmark er nærmest uforandret.

DANSKE SKIBSFARTSKAAR

Lette er Kaarene ikke for dansk Skibsfart i Øjeblikket, og det eneste vi kan gøre er at holde os til de gamle smukke Salneord: »Her skal ties, her skal bies«. Det er jo det, vi gør, tier og bier. Vi venter paa, at der maa ske noget, der igen bringer dette Erhverv Medbør. Det vilde dog være saa fuldkommen meningsløst, om et saadant højt udviklet dansk Erhverv, som nu gennem Menneskealdre har betydet saa overordentlig meget for Landet, skulde sygne hen. Skibsfarten er et internationalt Erhverv, og derfor er den nuværende Tingenes Tilstand saa fuldkommen haabløs.

Det kan ikke siges stærkt nok, at alle Selvfor-

syningstendenser og alle Forsøg paa at være sig selv nok som enhver anden Tvangsforanstaltning vil vise sig at bære Spiren til Undergang i sig selv. Intet, og det gælder ikke mindst Skibsfarten, kan leve gennem Tvang, kun gennem frit og internationalt Samarbejde er der Muligheder for en Fremtid — for Skibsfartserhvervet som for Menneskene i det hele taget. Men den sunde Fornuft siger ogsaa dette med et saadant Eftertryk, at det forhaabentlig til sidst trænger igennem — for derom kan vel alle være enige: Den sunde Fornuft bør sejre!

»ANØ«

Det meddeltes forleden officielt, at Rederiet »Anholt«s Motorskib »Anø« Onsdag Middag Kl. 11,30 i Nærheden af Hals Barre er løbet paa en Mine og sunket.

Ved Ulykken omkom to af Besætningen, Maskinmester Krabbe-Nielsen og Hovmester Niels Hansen, begge af København, samt to Passagerer, Letmatros Knud Jensen, Aalborg, og en tysk Passager.

De øvrige Ombordværende blev reddet af et dansk Fyrinspektionsskib og bragt ind til Grenaa, hvor de befinder sig i god Behold.

De er: Kaptajn K. Albertsen, Jernbaneallé 91, Vanløse, København, Styrmand Jespersen, København, Bedstemand Chr. Christensen, Ægirsgade 9, København, Smører Knudsen, Bjermose, Letmatros Svend Eriksen, Overgaden oven Vandet 96 A, København, Letmatros Reni Uhrenfeldt, København, og Jungmand Harald Schultz.

Motorskibet »Anø« ejes af Rederiet Anholt, som ledes af Skibsreder, Kaptajnløjtnant R. L. Albertsen, og Skibets Fører, Kaptajn Klaus K. Albertsen, der blev lettere saaret ved Forliset, men nu er udskrevet fra Grenaa Sygehus, er en Broder til Skibsrederen.

Kaptajn Albertsen har ført Skibet i nogle Aar.

»Anø« blev bygget paa Svendborg Skibsværft i 1934 og gik straks efter Afleveringen ind i Rutefarten København—Anholt—Grenaa—Aalborg. Dets Lastevne var 178 Tons d. w. Det er Skibe af denne Type — de saakaldte »fullpower«-Skibe —, der vil blive de dominerende i Fremtidens Paketfart.

VOLDGIFT I STEDET FOR ARBEJDSKAMPE

Der har i nogen Tid i Arbejdsgiverforeningen været ført Forhandlinger mellem dennes og De samvirkende Fagforbunds Ledelse om en Tilpasning af de to Hovedorganisationers Fremgangsmaader i Arbejds- og Lønsørgsmaal efter de ændrede Vilkaar for vor Produktion.

Forhandlinger er i afsluttende Møder Fredag og Lørdag bragt til et Resultat, og de to Hovedorganisationer har tilsendt Arbejds- og Socialminister Kjærhøjl en Henvendelse, der er offentliggjort af Ministeriet og hvori det hedder:

»De Begivenheder, som har ramt vort Samfund, og som har medført en saa alvorlig Begrænsning af Landets Afsætningsmuligheder, nødvendiggør de mest intensive Bestræbelser for indenfor de af Forholdene afslukne Rammer at holde Produktionslivet i Gang og skabe Beskæftigelse for det størst mulige Antal Arbejdere. Alle Samfundsfaktorer maa indstille sig paa at yde Bidrag til Løsningen af den Opgave, uanset om der bliver Tale om Ofre og om Ændring af Retningslinier, som hidtil har bestaaet deres Prøve.

Ud fra denne Opfattelse har Arbejdsgiverforeningen og De samvirkende Fagforbunds Ledelser optaget Forhandlinger for at søge at finde en Form, under hvilken de i Fællesskab kunde gøre en Indsats i denne Henseende. Man har da i første Linie fæstnet sig ved, at de foreliggende Forhold gør det ønskeligt at befri Samfundet for den Fare for Produktionslivets bedst mulige Udfoldelse, der ligger i Risikoen for Arbejdslandsninger. Dette nødvendiggør,

at der tilvejebringes en Form, under hvilken overenskomstsmæssige Spørgsmaal om Løn- og Arbejdsforhold, om hvilke Enighed ikke har kunnet opnaas Organisationerne imellem, kan finde deres Afgørelse uden Anvendelsen af det Mittel, der hidtil har ligget i Arbejdskampe, og det er endvidere ønskeligt.

at der bliver Mulighed for at tilvejebringe Ensartethed i Regler om Løn- og Arbejdsforhold paa Omraader, hvor der hidtil har hersket Vilkaarlighed i saa Henseende.

For at tilvejebringe den nødvendige Samhørighed er man enig om, at Arbejdsgivere og Arbejdere med fuld Bibeholdelse af deres Selvstændighed maa indgaa i et Samarbejde, der tager Sigte paa i Fællesskab at virke til Gavn for det arbejdende Samfunds faglige, økonomiske og sociale Interesser og til Fremme af produktionsmæssige og erhvervsmæssige Formaal.

Ledelserne af de 2 Hovedorganisationer fremsender derfor hermed til Regeringen et Forslag til Lov om Arbejdsforhold, der er bygget over foranstaaende Betragtninger.

Det er heri foreslaaet, at der oprettes et Arbejds- og Forligsnævn, der skal træffe endelig Afgørelse i saadanne kollektive Spørgsmaal vedrørende Løn- og Arbejdsforhold, der ikke har kunnet ordnes ad sædvanlig Vej, og hvis Afgørelse ikke i Forvejen er tillagt administrative eller faglige retslige Organer, saaledes at Nævnet dels kan bestemme, at overenskomstsmæssigt fastsatte Arbejds- og Lønvilkaar er bindende ogsaa for dem indenfor Omraader, der ikke er omfattet af Overenskomsten, dels kan fastsætte Løn- og Arbejdsvilkaar paa Omraader, hvor Overenskomst ikke findes, eller hvor hidtidig Overenskomst er udløbet, uden at ny Overenskomst har kunnet opnaas.

For at begrænse Omraadet for Nævnets Virksomhed foreslaar man, at ingen Sag kan behandles for Nævnet, som ikke først har været behandlet i et efter de 2 Hovedorganisationers Indstilling nedsat Fællesudvalg, der skal forsøge at forlige Sagen, og som, hvis Flertal kan opnaas for en Sags Afgørelse, endelig afgør denne, saaledes at Nævnet kun behandler de Sager, der henvises til det af Fællesudvalget, fordi der her ikke har kunnet tilvejebringes Flertal for Sagens Afgørelse, eller som i Overensstemmelse med de i Forslaget indeholdte Regler kan indankes for Nævnet.

Idet de 2 Hovedorganisationer henstiller, at dette Forslag gøres til Genstand for Regeringens Overvejelse, og for saa vidt Regeringen kan tillæde det, forelægges til Rigsdagens Behandling, ønsker man at udtale, at naar Arbejdsgivere og Arbejdere gennem disse Foranstaltninger søger at tilvejebringe en fælles Front til Samfundets bedste, og hver for sig indenfor deres Omraade vil yde den højeste Indsats for at søge at bringe Landet ud af de Vanskeligheder, hvori det befinder sig, ud fra den Indstilling, at alle Særinteresser maa bøjes for Samfundets Interesser, saa er man klar over, at Udviklingen kan nødvendiggøre andre Foranstaltninger end de her foreslaaede, og at nye Opgaver kan rejse sig til hurtig Løsning.

De to Hovedorganisationer vil hver for sig og i Fællesskab med Agtpaaagivenhed følge Udviklingen og er indstillede paa, naar Forholdene gør det paakrævet, i Fællesskab at tilvejebringe egnede Foranstaltninger ved egen Hjælp eller med Bistand af Regeringen og Rigsdagen.

Man foreslaar derfor, at der gives Nævnet Beføjelse til at afgive Indstilling til Regeringen om Gennemførelse af saadanne Foranstaltninger af lovmæssig eller administrativ Karakter, der maatte findes paakrævet, og man stiller sig til Raadighed for Regeringen, naar som helst denne maatte ønske Raad fra Arbejdsgivere og Arbejdere i Forening angaaende Forhold, der vedrører det arbejdende Samfund, ligesom man er rede til at paatage sig Løsningen af de Opgaver, som Regeringen maatte henlægge til vor Løsning.

Det er Arbejds- og Socialministerens Hensigt omgaaende at forelægge de 2 Hovedorganisationers Forslag til Behandling i Regeringen.

I denne Forbindelse skal anføres nogle Ord af De samvirkende Fagforbunds Formand Laur. Hansen, der i en Tale forleden bl. a. udtalte:

Arbejdsløningerne er steget med ca. 75 Procent siden forrige Krig, men Arbejdstempoet er forøget i en saadan Grad, at Prisen pr. produceret Arbejdsenhed ikke er steget, den er faldet for nogle Industriens Vedkommende, f. Eks. Skibsindustrien, der herved, og fordi den i Dan-

mark altid véd, hvad et Arbejde koster, er konkurrencedygtig. I denne Forbindelse nævnte Taleren, at danske Arbejdsløninger selvfølgelig ikke havde kunnet opretholdes i Konkurrencen med Udlandets ringere, hvis Arbejds-kvaliteten ikke havde udlignet denne Forskel. Iøvrigt følger den danske Arbejder sig efter Forholdene, sagde han. Ved Hovedoverenskomstens Ophævelse og Arbejdsfordelingsloven er Ugeførljenessten reduceret med 20—30 Kr., samtidig med at Vareniveauet er under Stigning, og Arbejderne har indtil nu affundet sig hermed uden at kny. Men hvor længe? Arbejderen maa nu kræve, at andre Dele af Samfundet gør det samme, og at Prisstigningen standses ved Maksimalpris.

— Hvilke Meninger og Tanker rører sig i Arbejderkredse? sagde Hr. Lauritz Hansen. Vi er i samme Baad som de tre andre nordiske Lande, Mangel paa Kul, Olie og Benzin, graat i graat. Det, vi en Gang kaldte for daarlige Tider, staar for os i ny Belysning. Vi kunde ønske os dem igen. Det værste er Uvisheden. Vi tænker ikke Aar eller Maaneder frem, blot hver Dag er gaaet nogenlunde, maa vi være tilfredse. Hvis vi i Dag blev stillet over for, hvad Forholdene vil kræve af os om fire Maaneder, vilde vi rimeligvis vige tilbage. Men det kommer alt sammen til os som den lille daglige Dosis, ubevidst ændres vi.

Det er svært at tage denne Kovending fra Ensighed til Alsidighed, der skal foretages, hvis vi vil have en Eksistens. Der findes ogsaa Danske, som har et godt Øje til os, og hvis vi ikke selv vil foretage Omstillingen, er der andre, der vil gøre det for os. Den danske Fagbevægelse har Midler og Evner, hvis den tør bruge dem. Lad være, at de hellige Doktriner ryger, vor eneste Chance er, at vi er rede til at fordele alle de forhaandenværende Goder ligeligt til alle Borgere. Vi skal nu prøve for Alvor, hvad Solidaritet og Kammeratskab betyder, for nu er det ikke Riddommen, men Fattigdommen, vi skal dele.

25 AARS JUBILÆUM

Dampskibsselskabet »Pacific« fejrer Fredag den 30. August 25 Aars Jubilæum. Det var daværende Kaptajn L. R. Schmith, der havde taget Initiativet til Starten af Selskabet, og man begyndte med kun en Dampjer paa 3550 Tons d.w., bygget 1890. Dette Skib, »Kjøbenhavn«, blev senere erstattet med flere nye Skibe, og nu raader Selskabet over en helt ny moderne Flaade paa seks Skibe paa tilsammen 13,200 Tons d.w., nemlig Dampskibene »Stockholm«, »Paris«, »Oslo«, »Prins Knud«, »Kjøbenhavn« og »London«, der alle er bygget i de senere Aar.

Af Selskabets Bestyrelse er fra Oprettelsen Skibsreder L. R. Schmith stadig korresponderende Reder og Afdelingschef Erik Valeur Medlem af Bestyrelsen. De øvrige Medlemmer er Grosserer H. H. Sthyr og Landsretssagfører Leif Christoffersen.

Ved Starten af Selskabet var Aktiekapitalen 300,000 Kr., den forhøjedes kort efter til 400,000 og i November samme Aar til 600,000 Kr. Først i December i Fjor blev den paa Grund af Nybygningsprogrammet forhøjet til 900,000 Kr. I de forløbne 25 Aar har Selskabet givet et Gennemsnitstudbytte paa ca. 25 pCt.

Skibsreder Schmith har med stor Dygtighed ledet Selskabet og ført det frem til en meget anset Position.

Skibsreder Schmith, der er født i Randers, gik tidligt til Søs, har været Fører af Firmaet Kampmann & Herskind's Dampjer »Cyrus«, der gik i Kul fart mellem skotske Havne og København, og først kort før Verdenskrigen afsluttede han denne Virksomhed for at oprette sit eget Rederi. Skibsreder Schmith er knyttet til flere betydelige Virksomheders Bestyrelser, bl. a. »De private Assurandører«, »Burmeister & Wain«, »Danske Rederes Ulykkesforsikring«, Stats-skoleskibet »Danmark« og Dampskibsselskabet »Draco« og nyder stor Anseelse.

RUMÆNIENS OLIEPRODUKTION

Rumæniens Olieproduktion udgjorde i Juni Maaned d. A. ca. 505,000 Tons mod i samme Maaned i Fjor 499,575 Tons og i de første 6 Maaneder af indværende Aar 3.051,000 Tons mod 3,099,789 Tons i samme Tidsrum i Fjor, altsaa en Nedgang.

Det indenlandske Forbrug udgjorde i Juni Maaned 137,928 Tons mod i Maj Maaned 162,584 Tons. Nedgangen skyldes især en stærk Nedgang i Forbruget af Mazut (fra 105,765 Tons i Maj til 86,785 Tons i Juni). Det indenlandske Forbrug i første Halvaar 1940 var imidlertid større end i første Halvaar 1939, nemlig 1,072,833 Tons mod i tilsvarende Tidsrum sidste Aar 834,358 Tons, d. v. s. dette Aar 35,7 pCt. af Totalproduktionen mod sidste Aar 27 pCt.

Angaaende Boringerne kan oplyses, at disse i Juni Maaned udgjorde 22,000 m mod i samme Maaned 1939 28,172 m og i første Halvaar af indeværende Aar 121,000 m mod 129,887 m i samme Tidsrum 1939 (altsaa en Nedgang paa 6,84 pCt. for første Halvaar i Aar).

BELGIENS HANDELSFLAADE

I Nærværelse af den belgiske Marineminister Verschelde afholdtes i Ostende et Møde af ledende Skibsredere og skibsfartssagkyndige. Drøftelsernes Emne var Spørgsmaalet om Tilbageførelsen af den for en stor Del endnu i franske Havne liggende belgiske Handels- og Fiskeriflaade, samt ogsaa Spørgsmaalet om en eventuel udvidet Genoptagelse af Fiskefangsten ved den belgiske, den hollandske og den franske Kyst. Det blev besluttet at sende en Delegation af sagkyndige til Frankrig for at faa de der liggende Skibe udleveret og de beskadigede Fartøjer repareret.

DANMARKS HANDELSPOLITIK

I »Hejmdal« har Landstingsmand Jepsen Christensen skrevet en Artikel, der sikkert vil blive læst med Interesse:

— Selve Krigens Virkninger har ført med sig, at

vort økonomiske Liv har maattet undergaa en stor Omlægning, men hypotetiske Antagelser beroede paa et rent subjektivt Skøn om, hvorledes det vilde se ud i Verden paa det økonomiske Omraade efter den nuværende Krigs Afslutning, der paa ingen Maade er bestemmende paa handelspolitiske Aftaler, som rækker ud over Krigstidens Forhold. Ingen kan med nogen fornuftig Begrundelse forlange noget saadant af os, og Projektmageri paa disse Omraader paa dansk Initiativ hverken kan eller bør Folket taale. Det nødvendige økonomiske Samarbejde, ikke mindst med Tyskland, kan lige saa godt, medens Krigen staar paa som forud for denne, føres gennem de hidtil virkende Faktorer og Kanaler. Men naar Stillingen saaledes maa være givet paa det udenrigspolitiske Aftaleomraade, saa er det mit Indtryk, at det er nødvendigt at sige til samtlige Projektmagere paa det ideologiske og samfundsmæssige Omraade herhjemme: Hvis I vidste noget om, hvor betydningsløst Folkets brede Lag finder alle eders selvbestaltede Teorier om Fremtiden paa det uafklarede Tidspunkt, saa tav I med dem, indtil selve Livets Virkelighed gennem Krigens Indvirkning og dens Afslutning har formet vort Sind og vore Tanker om vort Lands Stilling under de til den Tid gældende Vilkaar for vort Forhold til andre Nationer. En Krigstid er en unormal Tid, en foreløbig Tilstand indenfor hvilken enhver Nation, der ikke frivillig tager eller vil have nogen Del i Krigen ud over de Vanskeligheder, som andre Nationers Krig paanøder dem, maa begrænse sin udenrigspolitiske Aktivitet til at komme igennem Tidens Vanskeligheder, udvise Taalmodighed og den størst mulige Besindighed, indtil Uvejret er stilnet af, og der paany kan træffes Beslutninger ud fra et roligt Omdømme.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Kalundborg Havn

Da Det Forenede Oliekompani i Fjor vedtog at lægge Hovedlageret for Vestjylland i Kalundborg, blev der Brug for ret store Udvidelser af Kalundborg Havn. Der foretages f. T. store Udvidelses- og Uddybningsarbejder, og man vil, naar disse i indeværende Efteraar er fuldført kunne tage Tankbaade paa indtil 15.000 t ind i Havnen.

Havnens raadgivende Ingeniør er Civilingeniør Erik V. Ramsing, og Udgifterne beløber sig til ca. 1½ Million Kr.

Rødby—Femern Ruten

Det saa ofte fremdragne og lige saa til skrinlagte Projekt, den saakaldte Fugleflugts-Linje fra Rødby til Femern synes nu at døme efter Udtalelser fra Trafikministeren at blive draget frem i Dagens Lys. Det gigantiske Broprojekt vil man dog vist foreløbig lade ligge, men derimod skulde der synes nogen Mulighed fremme for, at man begynder med Bygning af den tilsluttende Autostrada og saa i alt Fald indtil videre klarer sig med en Færgeforbindelse fra Rødby til Femern. Det er ganske vist meget betydelige Penge, der vil udkræves blot til den Del af Projektet, der nu er Tale om, men Bygningen af en særlig Autostrada fra København til Rødby — og om en saadan er der Tale, ikke blot en Udbygning af det bestaaende Vejnet — vil paa den anden Side direkte og indirekte give Beskæftigelse til en meget stor Arbejdsstyrke.

Projektet er nu draget frem, ikke af sin Ubemærkelighed men af sin Dvaelstilstand. Om det lykkes at bringe det ind paa Realisationens Vej vil afhænge af, hvorvidt man kan løse de vanskelige Finansieringsproblema, som staar i Forbindelse hermed.

Store Guldtransporter

Et Telegram fra New York meddeler, at ombord i den amerikanske Fragtdamper »Exeter«, som ankom til New York fra Lissabon, befandt sig en Guldbeholdning til en Værdi af 2,89 Millioner Dollars, tilhørende Portugals Bank. Gullet er bestemt for Federal Reserve Bank. Damperen »Exehorda«, der senere afgik fra Lissabon, har 2,9 Millioner Dollars Guld, ligeledes tilhørende Portugals Bank, ombord.

Skibsførlis i Østersøen

Svitzers Bjergningsdamper »Pluto« indkom forleden til Stubbekøbing Havn med Flaget paa halv Stang. Skibet medførte Liget af en Sømand og nogle overlevende fra et fremmed Fragtfartøj, der er forulykket i Østersøen. Sømandene var bjerget udfor Falsters Østkyst.

Ung Thyborøn-fisker skyldet over Bord

Da en Fiskekutter forleden var for indgaaende til Thyborøn Kanal under stærk Storm, skulde en søer Sø, der rev nogle Fiskegrejer over Bord, en ung Mand af Besætningen, Viktor Ilkjær Ørst fra Langerhuse paa Thyborøn over Bord, og han, der kun var 19 Aar, druknede.

Reddede svenske Sømænd

Den svenske Gesandt i Reykjavik har telegrafisk meddelt Udenrigsministeriet, at 8 Medlemmer af den forliste Helsingborg Damper »Nils Gorthon«s Besætning er blevet landsat i Reykjavik af en islandsk Trawler, der havde taget dem op, efter at de havde tilbragt 2 Døgn paa en Flaade. Blandt de reddede er den danske Statsborger, Fyrboderen Egon Persson, København. Det svenske Generalkonsulat i London meddelt senere, at Fartøjets 1. Styrmand er afgaaet ved Døden efter en Operation. Han var blandt de tidligere reddede Medlemmer af »Nils Gorthon«s Besætning.

Esbjerg—Fano-Broen

Paa Foranledning af Esbjerg Byraad har Dr. techn. Chr. Ostenfeld udarbejdet to Broprojekter, som Byraadet nu har indsendt til Ministeriet for offentlige Arbejder. Projekterne angiver to Maader at løse Problemet paa, nemlig enten ved at føre Linjen — Dæmning og Bro — i en Bue fra Esbjerg til Nordby paa Fano eller ogsaa

MENK

SKIBSVINDUER

gennem

DYHR

C. 8901

ved at føre Linjen rellinet over til Halen og derefter føre Vejen videre til Nordby og Sønderho Vejen. Endelig har Dr. Ostenfeld, ligeledes paa Byraadets Anmodning, i Vinter foretaget foreløbige Forundersøgelser for selve Broen. Denne Undersøgelse er nu afsluttet og indsendt.

Svendborg—Taasinge—Langelands-Broen

Som bekendt behandles hele Spørgsmaalet om en Bro fra Svendborg over Taasinge til Langeland i et særligt Broudvalg. Dette har nu vedtaget at rette en Henvendelse til Ministeriet for off. Arbejder om at fremskynde Godkendelse af hele Planen. Det fremhæves navnlig, at det selv om Planen ikke for Tiden kan gennemføres fuldt ud, vil være af største Interesse at faa lagt Hovedlinjerne i Projektet fast bl. a. af Hensyn til Byplanlægningen i Svendborg og Rudkøbing.

Men hvad der er af særlig Vigtighed, er Udvalgets Fremhævelse af, at man selv under de forhaandenværende Forhold vil finde det haade muligt og tilraadeligt at paa-begynde Planens Udførelse. Der skulde da begyndes med Broforbindelsen fra Taasinge til Siø, hvorefter man kommer til Svendborgsund-Broen og endelig slutter med Broen paa Rudkøbing-Siden. Naar Taasinge—Siø Forbindelsen egner sig godt til at være 1. Etappe i det store Arbejde, er det, fordi den for en stor Del bestaar i Bygning af Dæmninger og Veje og derfor i høj Grad vil hyde dansk Arbejdskraft Beskæftigelse.

Naar de tilsluttende Vejanlæg paa Siø og Taasinge regnes med, regnes denne 1. Del af Arbejdet at repræsentere 4—5 Millioner Kroner.

Tuborgfonden

Bestyrelsen for Tuborgfonden har udsendt Beretning med Regnskab for Aaret 1939.

I Beretningen erindres der om, at Fondens Grundkapital ved Stiftelsen i 1931 androg een Million Kroner, og af Regnskabet fremgaar det, at den ved Nytaar i Aar var paa 2,517,000 Kr., efter at der fra Aktieselskabet De forenede Bryggerier var modtaget et Tilskud paa 200,000 Kr. og af Fondens Bruttoudbytte var tillagt Kapitalen 42,000 Kr. I Aarens Løb er der givet 613 Bevillinger paa tilsammen 1,152,736 Kr., hvoraf ca. 80 pCt. til erhvervs-mæssige Formaal og til videnskabelige og andre kulturelle Formaal med særlig Tilknytning til Erhvervslivet. De øvrige i Beretningen indeholdte Oplysninger om Fondens Uddeling i Aar vil være Offentligheden bekendt gennem tidligere Omtale.

Dansk Skibssalg til Norge

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, der fornylig fik sin Flaade forøget med Nybygningen. Motorskibet »Rolta« fra Burmeister & Wain, har som tidligere omtalt haft Planer om at skille sig af med en af de ældre Baade, idet Skibsbehovet ikke mindst under de nuværende Trafikforhold er rigeligt dækket. Der har i nogen Tid været ført Forhandling om Salg af Motorskibet »Bornholm« til Norge, og nu foreligger der Meddelelse om, at Salget er gaaet i Orden.

Køberen er Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab i Trondheim. Det er Hensigten, at »Bornholm« for Fremtiden skal indsættes i Kystfart mellem Trondheim og andre nordnorske Byer. Kontrakten om Salget er, efter hvad Direktør Lund oplyser overfor Bornholms Avis, i disse Dage blevet afsluttet. Købesummen andrager 2,085,000 Kr., idet der dog i Salget er undtaget en stor Del af Kahlts- og Restaurationsinventariet. Forleden afgik »Bornholm« paa sin sidste Rejse fra Rønne til København, hvor det skal til Bundbesigtigelse hos Burmeister & Wain, og saafremt dette Eftersyn falder tilfredsstillende ud og nogle mindre Formaliteter er overstaaet, vil Skibet afgaa til sit fremtidige Hjemsted i Trondheim.

»Bornholm« har tilhørt 66-Selskabet lige siden det blev bygget og har gaaet i fast Rutefart mellem København og Rønne den sidste halve Snes Aar. Skibet maaler 1359 Bruttoregistertons og blev bygget i 1929—30 hos Burmeister & Wain. Det kostede den Gang med alt Inventar 1,891,000 Kr.

Lyø Dampskibsbro ombygges for 30,000 Kr.

Lyø Sogneraad har vedtaget at foretage den længe paa-tænkte Ombygning og Reparation af Lyø Dampskibsbro.

Ingeniør Jens Hansen, Faaborg, har udarbejdet et Projekt, hvis Gennemførelse vil koste ca. 30,000 Kr. Sogneraadet vil nu videresende Sagen til Amtsraad og Ministerium, og man haaber at kunne faa den fremskyndet saa meget, at Statens Tilskud kan blive behandlet paa den kommende Finanslov.

Havnearbejde

Christiani & Niensens siamesiske Datterselskab, Christiani & Nielsen (Thai) Limited, Bangkok, har som bekendt nogle store Havnearbejder under Udførelse i Bangkok. Denne betydelige Entreprise er fornylig blevet udvidet, idet der er afsluttet Kontrakt om, at Firmaet i Fortsættelse af Havnearbejderne skal bygge flere store Lagerbygninger i Bangkok Havn.

Røme-Dæmningen

I den senere Tid har Dæmningsarbejdet ved Bygningen af Røme-Dæmningen været standstød paa Grund af den kraftige Nordveststorm, og Arbejdsstyrken, der er paa 400 Mand, har maattet nedlægge Arbejdet. Stormen har sat uhyre Vandmasser ind i Vadehavet, saaledes at Vandstanden er tre Meter over daglig Vande. Vandet gaar op over den færdigbyggede Del af Dæmningen, saaledes at Tipvognssporret slaar under Vand. Efter hvad Statens tilsynsførende, Ingeniør Borner, oplyser, kan der endnu intet siges om, hvorvidt Dæmningen har taget nogen Skade. Det kan først afgøres, naar Stormen løjer af og Vandstanden atter bliver normal.

Oprettelse af en estnisk Skibscentral

Ifølge en Regeringsbeslutning af 6. d. M. skal der under det estniske Trafikministerium oprettes en Skibsfartscentral, hvis Opgave bestaar i at overvaage de nationaliserede estniske Skibes oversøiske og indenlandske Transporter, Reguleringen af Befragtingen. Forsyningerne, Reparationer, Ind- og Udladning for disse Skibes Vedkommende, samt den lokale Repræsentation af udenlandske Skibsfartslinier. Varetagelsen af den indenlandske Skibsfarts Interesser er dog kun af midlertidig Natur og vil senere overgaa til de Myndigheder, som befatter sig med Auto-transport.

Alle i indenlandske Havne beroende Skibe stilles til Centralens Raadighed. De i Fart værende Skibe overtages efterhaanden som Skibene overgaa til sovjetrussisk Timecharter eller overgives til de sovjetrussiske udenlandske Repræsentationer.

Hele den estniske Skibsfarts nationaliserede Kapital overføres til Skibsfartscentralens Konto.

Den græske Handelsflaades Krigstab

Fra Krigens Begyndelse til Slutningen af Juli har den græske Handelsflaade ifølge »Frankfurter Zeitung« mistet 46 Skibe paa tilsammen 201,346 Brutto Register Tons, hvilket er langt over 10 pCt. af den samlede Tonnage.

To danske Søfolk druknet i Østersøen

Marstal-Motorskibet Patria har i Østersøen været ude for et utroligt haardt Vejr og under Stormen er to Mand blevet slaet over Bord og er druknet. Patria havde fem Mands Besætning, og det føres af Kaptajn H. Andersen, Marstal. Den ene af de Drukneede stammer fra Jylland, men det vides endnu ikke med Sikkerhed, hvem han er. Den anden er den 24-aarige Kok Emanuel Folmer fra Marstal. Det var Folmers første Rejse med Patria.

Ø. P. 6 pCt.

Bestyrelsen for Aktieselskabet Det østasiatiske Industri- og Plantage Kompagni meddeler, at Driftsresultatet for Regnskabsaaret, der sluttede 30. Juni, inklusive Overførslen fra forrige Aar, 3,223,026 Kr., udgør 7,292,650 Kr. Herfra gaar Administrationsudgifter 164,401 Kr., Hensættelse til Skatter 1,200,000 Kr. og Hensættelse til Imødegaaelse af ekstraordinær Risiko i Forbindelse med Krigen 810,655 Kr., hvorefter fremkommer et Nettooverskud paa 5,117,594 Kr., hvoraf det er besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, som afholdes Fredag den 20. September, at udbetale 6 pCt. Udbytte til Aktionærene, henlægge 250,000 Kr. til det lovmæssige Reservefond samt 750,000 Kr. til en Sikringskonto for Kapital og Tilgodehavender i andre Selskaber og overføre 3,181,600 Kr. i ny Regning.

Værdien af Finlands Tonnagetab

Værdien af de finske Handelsskibe, der indtil nu er gaaet tabt under den nuværende Krig, anslaaes ifølge »Uusi Suomi« til 270 Millioner finske Mark.

Stor Brand ved Esbjerg Havn

Forleden Nat er Aktieselskabet Faarup & Sønderbys store Lagerbygning paa Esbjerg Havn nedbrændt. I Bygningen opbevares et værdifuldt Koloniallager, for en stor Del af udenlandsk Oprindelse. Brandskaden anslaaes til et Beløb af mindst 200,000 Kr.

Indenlandsk Sømandsmission

Indenlandsk Sømandsmission har holdt Aarsmøde i Aarhus i Dagene 26.—28. August.

Indenlandsk Sømandsmission omfatter nu 42 Sømands-

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

hjem i Danmark, 2 paa Færøerne og 1 Fiskerhjem i Grimsby, der for Tiden er lukket. — Udover Landet findes der ca. 300 Sømandskredse, der hvert Aar indsender ca. 12,000 Julepakker, som fordeles til Fyrskibene, Skoleskibet, forskellige Sømandskirker i Udlandet og Foreningens egne Sømandshjem.

Videre er der to Skoler, der sorterer under Indenlandsk Sømandsmission: Sømandsskolen i Svendborg, hvor unge Sømænd faar de første Begyndelsegrundene i Sømandskab, og Fiskeskipperskolen i Esbjerg, der uddanner Fiskere i Navigation og forbereder til Kystskipper- og Sætteskippereksamen.

Af Sømandsmissionens Aarsberetning, der vil blive aflagt paa Aarsmødet af Landssekretæren, Sømandspræst Eilschou Holm, fremgaar det, at Sømandshjemmene i 1939 har været besøgt af 735,000 Søfolk og Fiskere foruden af 120,000 andre af Sømandsmissionens Venner. Videre har der været afholdt 6200 Andagter og Sammenkomster paa Sømandshjemmene, og Besøget ved disse opgøres til godt 100,000.

Til Sømandshjemmenes daglige Opgaver hører det bl. a. at besøge Sømændenes Post, Pengesendelser og lign., og i 1939 er der igennem Sømandshjemmene blevet eksporteret ca. 350,000 Kr.

De tyske Fragtrater

For en Række Skibsfragter er der ifølge »Hamburger Fremdenblatt« udstedt en Forordning om Forhøjelse af Raterne. Dette drejer sig blandt andet om Fragter i Stykgodstrafikken mellem Hamburg og Finland, om Fragter i Nord- og Østersø-Rutefart og Fragter i Rutefarten paa tyske Østersøhavne.

Mineeksplosion ved Klitmøller

En voldsom Mineeksplosion anrettede forleden betydelig materiel Skade i Fiskerbyen Klitmøller vest for Thisted. Værst er det gaaet ud over fem Sommerhuse, som laa i umiddelbar Nærhed af Sprængningsstedet. De blev meget stærkt ramponerede paa saavel Mure som Tag, men iøvrigt er der knust flere Hundrede Ruder, deriblandt flere store Butiksvinduer.

Den nye Redningsbestyrer

Efter Redningsbestyrer Fabricius' Død blev Fuldmægtig i Redningsvæsenet *Niels Hansen* konstitueret i Embedet, og forleden forelaa den officielle Udnævnelse til Redningsbestyrer.

Den nye Redningsbestyrer, der er 45 Aar gammel, er Lodsson fra Svendborg. Efter at have taget Styrmands- og Skibsførereksamen sejlede han i nogle Aar som Styrmand i C. K. Hansens Rederi, men blev allerede i 1923 ansat i Fyr- og Vagervæsenet som Styrmand i Vagerinspektionskibet Løvenørn.

Redningsbestyrer Hansen, der er Reserveløjtnant i Marinen, er en baade dygtig og ansat Sømand, der i sit Arbejde forstaar at forene praktisk og teoretisk Sømandskab. Han maa saa anses som en værdig Arvtager til den store og ansvarsfulde Stilling, som Redningsbestyrer Fabricius beklædte.

Rationeringerne kan ændre Kostforplejningen i danske Skibe

Som bekendt gælder der for Besætningerne om Bord i danske Skibe et særligt Kostreglement, der er fastsat af Handelsministeriet.

De allerede nu gennemførte Rationeringer af forskellige Fødevarer og Sandsynligheden for, at der i en nær Fremtid kommer flere andre Rationeringer af tilsvarende Art, har foranlediget, at Dansk Dampskibsrederiforening har rettet de Spørgsmaal til Handelsministeriet, om de i Reglementet af 11. Maj 1936 fastsatte Rationer af Fødemidler under det nuværende Forhold vil kunne formindskes i Overensstemmelse med de til enhver Tid gældende almindelige Rationeringsbestemmelser.

Handelsministeriet har i sit Svar bekræftet, at en saadan Formindskelse kan finde Sted. Og Rederiforeningen har derefter tilstillet de forskellige Mandskabsorganisationer en Skrivelse med Meddelelse derom.

Kendt Skibskonstruktør død

En af de dygtigste Skibskonstruktører i Italien, Nationalraad *Luigi Orlando*, er død, 53 Aar gl. Han nød ogsaa stor Anseelse i Udlandet, idet han har udarbejdet Planerne til nogle af de Krigsskibe, der de sidste Aar er byggede paa italienske Værfter for andre Landes Regning.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Handelen mellem Holland og Sverige genoptages

Ifølge et tysk Blad er der truffet en Overenskomst om en Genoptagelse af Varebyttet mellem Sverige og Holland, idet Tyskland er Transitland og fungerer som Mellem-land i Afregningen af Betalingen over Clearing. Det forlyder, at der foreløbig er stillet 3 Millioner Rmk. i Udsigt for nye svensk Køb i Holland og for nye hollandske Køb i Sverige; Beløbet stilles til Raadighed indenfor den Clearingsaftale, begge de to Lande har med Tyskland. Tidligere Forpligtelser bliver ikke udlijnet ved denne Aftale, der udtrykkeligt kun gælder nyt Vareindkøb.

25 Aars Jubilæum

Kaptajn *M. A. Rasmussen*, Fører af Rederiet C. K. Hansens Dampere »Flynderborg«, fejrede den 25. August 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Rederiets Tjeneste. Kaptajn Rasmussen, der tilbragte sin Ungdom i store Sejlskibe paa Langfart, tog Styrmands- og Skibsførereksamen i 1915 i Svendborg; og i de forløbne 25 Aar har han arbejdet sig frem i Rederiet i Kraft af sin Dygtighed.

85 Aar

Forhenværende Baadmand ved Nørre-Vorupør *Jens Munk Jensen* fyldte den 26. August 85 Aar.

60 Aar

Prokurist i Det Forenede Dampskibsselskab *H. Juul*, fyldte i Lørdags 60 Aar. Prokurist Juul er en kendt og afholdt Personlighed i vide Kredse, dels gennem sin 43-årige Virksomhed i D. F. D. S., hvor han leder en Del af de udenlandske Ruter, og dels som skattet Medlem af Handels- og Kontoristforeningen.

Forleden fyldte Førereren af Vyl Fyrskib, Kaptajn *Fr. Schjørring* 60 Aar. Kaptajn Schjørring indtraadte — efter at have sejlet med forskellige Sejls- og Dampskibe og taget Navigationseksaminerne paa Fano Navigationsskole samt gennegaet Flaadens Reserveløjtnantskole — i 1906 i Fyrvæsenets Tjeneste.

Hovedparten af hans Tjenestetid er faldet i Vestkystfyrskibene — en stor Del af Fyrskibsførertjenesten i Skagens Rev Fyrskib. Kaptajn Schjørring var gennem en lang Aarrække en utrættelig Formand for og Leder af Fyrvæsenets Personaleforening, som han har ført til dens nuværende høje Stade.

Dødsfald

Den norske Skibsreder *Christen Smith*, hvis Navn er kendt i Skibsfartskredse Verden over, er afgaaet ved Døden i London.

Skibsreder, Kaptajn Christen Smith, der blev 57 Aar gammel, fik allerede som meget ung et af Norges største Skibe at føre. Efter en alsidig Karrière saavel i Handels- som Krigsmarinen grundlagde han i 1918 den Rederivirksomhed, som hans Navn senere med Glans har været knyttet til. Fra en beskedne Begyndelse byggede han op en Flaade af Skibe, som vel har udført de dristigste Søtransporter i vor Tid. Da han fremlagde sin Plan om at transportere komplette Lokomotiver og Boggievogne over Søen i dertil specielt konstruerede Skibe, blev han mødt med stor Skepsis. Med stor Dygtighed gennemførte Skibsreder Smith imidlertid Løsningen af disse Transportproblemer. Der blev bygget Skibe med Specialudstyr, som hidtil var ukendt ombord, og alle de dristige Transporter foregik uden Uheld, vel gennemtænkt og forberedt som de var. I Aarenes Løb oparbejdede han en omfattende Rederivirksomhed med Beskæftigelse hele Verden over.

Konsulinde *Andrea Svendsen*, Helsingør, gift med Ejeren af det ansete gamle Skibsprovianteringsfirma C. F. Marstrands Eftfr, Konsul P. Svendsen, er død; 70 Aar gl. Konsulinde Svendsen var en velkendt Skikkelse blandt Søens Folk, og hun har gennem Aarene været sin Mand en fremragende Hjælp i den store Forretning.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. 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

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

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 StedetAnstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF. I CENTRAL 7809**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



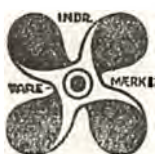
Hovedoplæg for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.Viking
KompasserViking
Loddemaskiner

Chronometre

Sekstanter

Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: Vinkoco **ROTTERDAM** Telephone: 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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 28. August 1940.

Nr. 37.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnenter kan inden Aarets-Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. 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.

2152. Østersøen. Gedser Rev—Dars. Minespærring. Ny Rute for Gennemsejling.

Lystønde inddraget.

(N. f. S. Nr. 35/2544. Berlin 1940.)

1. E. f. S. Nr. 16/1185 1940 annulleres:

Ny Rute for Gennemsejling:

Fra $54^{\circ} 22'_{,0}$ N. $12^{\circ} 04'_{,5}$ E.

over $54^{\circ} 25'_{,3}$ N. $12^{\circ} 14'_{,0}$ E.

til $54^{\circ} 29'_{,0}$ N. $12^{\circ} 23'_{,2}$ E. (Vagtskib).

2. Den hvidmalede Lystønde, der viste hvidt Et-Blink hver 6^s, og som var udlagt paa c. $54^{\circ} 30'_{,45}$ N. $11^{\circ} 58'_{,30}$ E., c. 3,1 Sm S. for Gedser Fyr, er inddraget. (E. f. S. Nr. 4/205 og 16/1185 1940.)

2153. Sverige S.-Kyst. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 34/1810. Stockholm 1940.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Tärnö c. $56^{\circ} 07'$ N. $14^{\circ} 58'$ E. *Saltärna. Gåsfeten. Torhamn. Himmelsabben nedre* og *övre. Långören nedre* og *övre*.

2154. Sverige. Kalmarsund S.-lige Del. Ny Grund fundet.

(U. f. s. Nr. 34/1765. Stockholm 1940.)

En Grund med en mindste Dybde af 6 m ved Lavvande er fundet paa c. $56^{\circ} 25'_{,1}$ N. $16^{\circ} 14'_{,7}$ E.

(Kort Nr. 180 og 181.)

2155. Sverige. Kalmarsund N.-lige Del. Blå Jungfrun Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 34/1808. Stockholm 1940.)

Fyret *Blå Jungfrun* paa c. $57^{\circ} 15'$ N. $16^{\circ} 48'$ E. er atter tændt.

2156. (T.) Sverige. Indløbet til Västervik. Fyr midlertidig slukket.

(U. f. s. Nr. 34/1764. Stockholm 1940.)

Fyrene *Gränsö kanal södra* og *norra* vil indtil videre være slukket.

c. $57^{\circ} 46'$ N. $16^{\circ} 41'$ E.

- 2157. (T.) Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib erstattet med Lys- og Fløjtetønde.**
(U. f. s. Nr. 34/1762. Stockholm 1940.)
Paa Fyrskibet *Svenska Björn's* Plads paa c. $59^{\circ} 35',5$ N. $19^{\circ} 56',0$ E. er midlertidig udlagt en sortmalet Lys- og Fløjtetønde med hvidt Bælte, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s . Synsvidde: 9 Sm.
- 2158. Estland. Tallinn Havn. Afmærkning udlagt.**
(N. t. M. Nr. 9/29. Tallinn 1940.)
I *Tallinn* nye Havn er udlagt følgende Sømærker:
1. En sort og hvid Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 27' 23'',1$ N. $24^{\circ} 43' 18'',5$ E.
2. En hvid Spirtønde med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $59^{\circ} 27' 22'',8$ N. $24^{\circ} 43' 29'',5$ E.
3. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa $59^{\circ} 27' 14'',1$ N. $24^{\circ} 43' 22'',7$ E.
4. En hvid og rød Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 27' 18'',7$ N. $24^{\circ} 43' 36'',0$ E.
(Kort Nr. 183 og 182.)
- 2159. Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**
(N. f. S. Nr. 35/2542. Berlin 1940.)
Ankring og Fiskeri er forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:
a) *Pillau* N.-Mole. c) $54^{\circ} 52',2$ N. $19^{\circ} 35',6$ E.
b) $54^{\circ} 46',3$ N. $19^{\circ} 30',0$ E. d) $54^{\circ} 45',0$ N. $19^{\circ} 57',3$ E.
- 2160. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Heisternest. Fyrbelysning forandret. Taagesignalstation nedlagt.**
(N. f. S. Nr. 36/2660. Berlin 1940.)
1. *Heisternest* Forfyr paa c. $54^{\circ} 41',9$ N. $18^{\circ} 40',6$ E., der viste orange Et-Blink, er forandret til at vise orange, fast Lys. Flammens Højde: $10,3$ m.
2. Fyrene paa den W.-lige og den E.-lige Læmoles Hoveder paa c. $54^{\circ} 41',7$ N. $18^{\circ} 40',6$ E., der viste henholdsvis rødt og grønt Et-Blink, er forandret til at vise henholdsvis rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: $6,1$ m.
3. Paa den W.-lige Side af *Heisternest* Havneindløb er paa $54^{\circ} 41' 06''$ N. $18^{\circ} 40' 30''$ E. tændt et nyt Fyr, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver $1,5^s$, Lys $0,75^s$, Mørke $0,75^s$. Flammens Højde: $8,3$ m. Gittermast paa rødmalet, cylindrisk Fundament. Fyret er ubevogtet.
4. Taagesignalstationen paa Hovedet af W.-lige Dækmole i *Heisternest* Havn er nedlagt.
(Kort Nr. 181.)
- 2161. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Heisternest. Afmærkning forandret.**
(N. f. S. Nr. 36/2661. Berlin 1940.)
a) De 4 sorte Spidstønder uden Betegnelse ved Styrbordsside af Farvandet ved *Heisternest* er inddraget og erstattet af 4 røde Spirtønder *A* (c. $54^{\circ} 41',1$ N. $18^{\circ} 40',7$ E.), *B*, *C* og *D*.
b) De 3 røde Tønder ved Farvandets Bagbordsside er inddraget og erstattet med 3 sorte Spidstønder *1*, *2* og *3*.
c) Den sort- og hvidmalede Lys- og Klokketønde *Jt-K* og den rødmalede Lys-tønde *A* udfor Havneindløbet er permanent inddraget.
- 2162. Tyskland. Grossendorf. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 36/2662. Berlin 1940.)
Det hvide Fyr med En-Formørkelser paa c. $54^{\circ} 47',9$ N. $18^{\circ} 25',6$ E., paa Yderenden af W.-lige Bølgebryder, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver $10,0^s$, Blink $1,0^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $1,0^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $1,0^s$, Mørke $4,0^s$.
(E. f. S. Nr. 7/487 1939. Kort Nr. 181.)

2163. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Göhren. Ny Stormsignalmast.
(N. f. S. Nr. 36/2664. Berlin 1940.)
Stormsignaler vises fra den 1. Oktober d. A. fra en ny, hvid Jernmast paa c. $54^{\circ} 20'_{,6}$ N. $13^{\circ} 45'_{,1}$ E., c. 70 m E. for den tidligere Træmast med Raa, som nedlægges.
2164. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sellin E. Skibsfartshindring.
(N. f. S. Nr. 36/2663. Berlin 1940.)
Et Skib med 4,3 m Dybgaacnde rapporterer at have rørt Grunden paa c. $54^{\circ} 22'_{,9}$ N. $13^{\circ} 43'_{,6}$ E.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2165. Danmark. Kattegat. Hals Barre. Skibsfartshindring.
En Skibsfartshindring rapporteres at ligge i c. 8 m Vand paa $56^{\circ} 57'$ ($36''$) N. $10^{\circ} 25'$ ($24''$) E., c. 700 m 328° fra Hals Barre Fyr.
2166. Sverige. Kattegat og Skagerrak. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 34/1786. Stockholm 1940.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Träslöv c. $57^{\circ} 04'$ N. $12^{\circ} 16'$ E. Subbeberget. Stora Oset.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2167. (P). Norge. Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.
(E. f. S. Nr. 14/698. Oslo 1940.)
Et Skib med et Dybgaacnde af c. 8 m rapporterer at have rørt Grunden ved Højvande i Dromnessundet tværs af Storøya] paa c. $63^{\circ} 20'_{,6}$ N. $8^{\circ} 43'_{,8}$ E. i Espenes Fyrs hvide Vinkel, c. 1050 m. 113° fra Fyret.
Stedet vil næppe blive nærmere undersøgt i Aar.
2168. (P). Norge. Sogn og Fjordane. Stadlandet NW. Grund.
(E. f. S. Nr. 14/697. Oslo 1940.)
Et Skib med et Dybgaacnde af c. 3,5 m rapporterer at have rørt Grunden paa c. $62^{\circ} 12'$ N. $5^{\circ} 07'_{,4}$ E., c. 400 m 258° fra Freianes, Stadlandet NW.-Side.
Stedet vil næppe blive nærmere undersøgt i Aar.
2169. Tyskland. Ems. Emden. Advarselssignaler for Skibsfartshindringer.
(N. f. S. Nr. 36/2676. Berlin 1940.)
Saalænge Krigen varer, vil, ved Skibsfartshindringer paa Ems, Advarselssignalet i Henhold til den tyske Seewasserstrassenordnung (SWO) § 17 blive vist paa $53^{\circ} 20' 18''$ N. $7^{\circ} 11' 14''$ E., paa Yderenden af Neue Seeschleuse i Emden.
(E. f. S. Nr. 30/1885_1940.)
2170. England E.-Kyst. Themsen Munding. East Swale. Skibsfartshindringer.
(N. f. S. Nr. 36/2677. Berlin 1940.)
Skibsfartshindringer er udlagt i Farvandet East Swale paa $51^{\circ} 21'$ ($00''$) N. $0^{\circ} 55'$ ($30''$) E.
De til Faversham bestemte Skibe skal benytte Farvandet West Swale; al Fart i East Swale er forbudt.
2171. England E.-Kyst. Humber Anduvning. Oplysning om Vrag.
(N. f. S. Nr. 36/2678. Berlin 1940.)
Paa nedennævnte Pladser findes sunkne Vrag:
- | | |
|---|---|
| 1. $53^{\circ} 44' 45''$ N. $0^{\circ} 05' 30''$ E. | 5. $53^{\circ} 51' 30''$ N. $0^{\circ} 29' 48''$ E. |
| 2. $53^{\circ} 43' 58''$ N. $0^{\circ} 25' 42''$ E. | 6. $53^{\circ} 59' 12''$ N. $0^{\circ} 06' 00''$ E. |
| 3. $53^{\circ} 36' 12''$ N. $0^{\circ} 21' 05''$ E. | 7. $53^{\circ} 38' 00''$ N. $0^{\circ} 31' 00''$ E. |
| 4. $53^{\circ} 32' 13''$ N. $0^{\circ} 16' 38''$ E. | |

2172. England E.-Kyst. Humber Munding N. Vraglystønde slukket.
(N. f. S. Nr. 36/2679. Berlin 1940.)
Vraglystønden, der viste grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink, paa c. $53^{\circ} 42',_5$ N. $0^{\circ} 07',_8$ E., $3,7$ Sm 112° fra *Withernsea* Fyr, er slukket.
(E. f. S. Nr. 55/3628 1939.)
2173. Skotland E.-Kyst. Aberdour Bugt. Oplysning om Vrag.
(N. f. S. Nr. 36/2680. Berlin 1940.)
Et Vrag ligger sunket paa c. $57^{\circ} 40',_9$ N. $2^{\circ} 10',_9$ W., $2,3$ Sm 259° fra *Pitsligo* Semafor og Flagstang.

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

2174. Frankrig. Plateau des Minquiers. Klokketønde inddraget.
(N. f. S. Nr. 36/2682. Berlin 1940.)
Klokketønden paa c. $49^{\circ} 00',_9$ N. $2^{\circ} 05',_6$ W. er inddraget.
2175. England W.-Kyst. Firth of Solway. Silloth. Oplysning om Fyr og Taagesignalstationer.
(N. f. S. Nr. 36/2683. Berlin 1940.)
1. Et rødt, fast Fyr er tændt paa c. $54^{\circ} 52'$ N. $3^{\circ} 24'$ W., c. $0,05$ Sm 197° fra Yderenden af *Silloth S.-Mole*.
Fyret er Forfyr i Ledefyrinien med *Cote* Fyr som Bagfyr og overet med sidstnævnte Fyr i Pejling 48° .
 2. *Lees Scar* røde, faste Fyr samt dettes Taagesignalstation, c. $0,5$ Sm 228° fra 1) er nedlagt.
 3. Paa Yderenden af *Silloth S.-Mole* er det hvide, faste Fyr forandret til et Tidevandsfy, der viser grønt eller hvidt, fast Lys. Grønt Lys angiver, at Dokken er aaben, hvidt Lys at den er lukket.
Taagesignalet ved Fyret er kun i Virksomhed, naar der ventes Skib.
 4. Den rødmaalede Lystønde *SE.*, der viste Gruppe-Blink, To-Blink, er ombyttet med en rødmalet Spidstønde *SE.*
Silloth Kanalen paa c. $54^{\circ} 49'$ N. $3^{\circ} 27'$ W. er paa Styrbords Side afmærket med rødmaalede Spidstønder og 1 Lystønde.
(E. f. S. Nr. 51/3653 1938.)
2176. Skotland. Firth of Clyde. Forbudt Ankerplads.
(N. f. S. Nr. 36/2684. Berlin 1940.)
Ankring og Fiskeri er forbudt indenfor et Omraade, der begrænses af Breddeparallelerne $55^{\circ} 47' 00''$ N. og $55^{\circ} 48' 15''$ N. samt Kysterne af Øen *Bute* og Fastlandet.
2177. Orkney Øerne. Kirkwall Bugt. Vrag.
(N. f. S. Nr. 36/2681. Berlin 1940.)
Et Vrag ligger sunket paa c. $59^{\circ} 00'$ N. $2^{\circ} 58'$ W., $0,79$ Sm 342° fra det hvide, faste Fyr paa *Molehovedet*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2178. Spanien S.-Kyst. Gibraltar Bugt. Puente Mayorga SW. Vrag.
(N. f. S. Nr. 35/2581. Berlin 1940.)
Et Vrag, over hvilket der er 19 m Vand, ligger sunket paa $36^{\circ} 10' 20''$ N. $5^{\circ} 23' 50''$ W.
2179. Afrika W.-Kyst. Kamerun. Rio del Rey Munding. Lystønde genudlagt.
(N. f. S. Nr. 35/2583. Berlin 1940.)
Anduvnings-Lystønde *I* ved Mundingen af *Rio del Rey* paa c. $4^{\circ} 19'$ N. $8^{\circ} 43',_5$ E. er atter udlagt paa Station. Den midlertidigt udlagte sorte Stumpstønde er inddraget.
(E. f. S. Nr. 57/3819 1939.)

2180. **Bermudas Øerne. Irland og Somerset. Radiomaster opført.**
(N. f. S. Nr. 35/2597. Berlin 1940.)
Radiomaster er opført ved følgende 2 Stationer:
a) N.-lige Mast: $32^{\circ} 18' 12''$ N. $64^{\circ} 52' 42''$ W.
S.-lige Mast: $32^{\circ} 18' 10''$ N. $64^{\circ} 52' 43''$ W.
b) N.-lige Mast: $32^{\circ} 19' 46''$,₆ N. $64^{\circ} 49' 58''$,₂ W.
S.-lige Mast: $32^{\circ} 19' 42''$,₈ N. $64^{\circ} 50' 01''$,₂ W.
Røde, faste Fyr vil blive tændt paa hver Mastetop. Flammens Højde ved Stationerne a) og b) er henholdsvis $55,5$ m og $72,3$ m. Fyrene forbliver slukket under Krigen.
2181. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Cape Henry E. Skibsfartshindring.**
(N. f. S. Nr. 36/2701. Berlin 1940.)
Et Skib med $8,4$ m Dybgaaende rapporterer i klart Vejr og svær Sø at have rørt en Undervandshindring paa c. $36^{\circ} 56'$ N. $75^{\circ} 54'$ W., $5,1$ Sm 81° fra *Cape Henry* Fyr.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**
2182. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Oplysning om Grund.**
(N. f. S. Nr. 36/2717. Berlin 1940.)
En Grund med $9,1$ m Vand rapporteres paa c. $29^{\circ} 11',5$ N. $89^{\circ} 16',1$ W., $0,25$ Sm 245° fra Fyret lige overfor *Cubits Gap*. En sortmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s , er udlagt umiddelbart E. for Grunden.
2183. **Hollandsk Guyana. Surinam Munding. Oplysning om Lods, Ankerplads etc.**
(N. f. S. Nr. 36/2722. Berlin 1940.)
a) Lodsstationen paa c. $5^{\circ} 51'$ N. $55^{\circ} 05'$ W. er nedlagt.
b) En Færgebro, der fra den E.-lige Bred strækker sig c. 450 m ud i Floden, er bygget ved *Meerzorg Creek*.
c) Karantæne-Ankerpladsen findes ved *Fort Nieuw Amsterdam* i *Surinam* Floden.
d) Toldmyndighederne kommer om Bord i *Paramaribo*.
2184. **Porto Rico W.-Kyst. Mayaguez Havn. Ledefyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 35/2602. Berlin 1940.)
Ledefyrene til *Mayaguez* Havn paa c. $18^{\circ} 13'$ N. $67^{\circ} 09'$ W. er forandret. Det tidligere røde, faste Fyr (Bagfyr) viser nu fast, grønt Lys. Forfyret er forandret fra at vise rødt Et-Blink hver 2^s til at vise grønt Et-Blink hver 2^s .
2185. **Porto Rico E.-Kyst. Humacao. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 35/2601. Berlin 1940.)
Et Vrag ligger sunket i 10 m Vand paa c. $18^{\circ} 08',8$ N. $65^{\circ} 43',3$ W., $1,77$ Sm 132° fra *Playa de Humacao* Toldbygning.
2186. **Trinidad. Paria Bugt. Diamond Rock. Klokketønde inddraget.**
(N. f. S. Nr. 36/2721. Berlin 1940.)
Klokketønden ved *Diamond Rock* paa c. $10^{\circ} 40',0$ N. $61^{\circ} 46',4$ W. er inddraget.
(E. f. S. Nr. 51/3983 1937.)
2187. **Uruguay. Albardão Fyr SE. Cabo Polonio Fyr S. Oplysning om Grund.**
(N. f. S. Nr. 35/2603. Berlin 1940.)
a) En $11,9$ m Grund er fundet paa c. $33^{\circ} 24'$ S. $52^{\circ} 20'$ W., 22 Sm 122° fra *Albardão* Fyr.
b) En 11 m Grund er fundet paa c. $34^{\circ} 28'$ S. $53^{\circ} 47'$ W., 4 Sm 181° fra *Cabo Polonio* Fyr.

2188. **Argentina. Rio de la Plata. Buenos Aires. Dársena Norte Radiostation. Bølgelængde forandret.**
(N. f. S. Nr. 35/2606. Berlin 1940.)
Bølgelængden for *Dársena Norte Radiostation* paa c. $34^{\circ} 36' S. 58^{\circ} 22' W.$ er forandret til 150 kc/s (2000 m). Tidssignaler, Navigationsefterretninger og Pressemeddelelser udsendes nu paa denne Bølgelængde.
2189. **Argentina. Bahia Janssen. Punta Clara Baake ødelagt.**
(N. f. S. Nr. 35/2609. Berlin 1940.)
Punta Clara Baake paa c. $43^{\circ} 59' S. 65^{\circ} 14' W.$ er ødelagt. Den vil atter blive opført.
2190. **Equador. Galapagos Øerne. Chatham Island. Wreck Bay. Oplysning om Fyr. Tønde udlagt.**
(N. f. S. Nr. 35/2630. Berlin 1940.)
1. *Chatham Fyr* paa c. $0^{\circ} 54' S. 89^{\circ} 36' W.$ er opført 12 m E. for Landgangsbroens Rodende og viser hvidt Et-Blink hver 3^s.
2. En rød Stumptønde med graamalet Topbetegnelse er udlagt ved E.-Kanten af en 5,5 m Grund E. for *Schiawoni Rev*, 0,697 Sm 333° fra *Chatham Fyr*.
(E. f. S. Nr. 13/974 1938.)
2191. **Equador. Galapagos Øerne. Indefatigable (Santa Cruz) Island. Academy Bay. Grund.**
(N. f. S. Nr. 35/2631. Berlin 1940.)
En Grund med 11 m Vand er fundet paa $0^{\circ} 46' 27'' S. 90^{\circ} 19' 17'' W.$, 1 $\frac{3}{4}$ Sm $122,5^{\circ}$ fra Observationspunktet i *Academy Bay*.
2192. **Equador. Galapagos Øerne. James (San Salvador) Island. Sullivan Bugt. Kendeligt Punkt.**
(N. f. S. Nr. 35/2632. Berlin 1940.)
En kendelig spids Klippe findes paa c. $0^{\circ} 17' S. 90^{\circ} 35' W.$, 0,44 Sm E. for Observationspunktet i *Sullivan Bugt*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2193. **Spanien S.-Kyst. Puerto de Motril. Fyr nedlagt. Lystønde udlagt.**
(A. a. l. N. Nr. 16/572. San Fernando 1940.)
1. Fyret paa c. $36^{\circ} 42',9 N. 3^{\circ} 31',2 W.$, paa Yderenden af *Puerto de Motril W.-Mole*, er nedlagt.
2. En Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,7^s, Mørke 2^s, Blink 0,7^s, Mørke 6,6^s, er udlagt tæt udenfor nævnte Mole. Synsvidde: 5 Sm.
2194. (T). **Spanien E.-Kyst. Puerto de Gandia. Fyr midlertidigt slukket.**
(A. a. l. N. Nr. 16/573. San Fernando 1940.)
Det grønne Blinkfyr 40 m fra Yderenden af *Puerto de Gandia N.-Mole* og det røde, faste Fyr paa Yderenden af S.-Molen er midlertidigt slukket.
c. $38^{\circ} 59',8 N. 0^{\circ} 08',9 W.$
2195. **Baleariske Øer. Isla de Cabrera SE.-Kyst. Oplysning om Sejløb.**
(A. a. l. N. Nr. 16/576. San Fernando 1940.)
Den mindste Bredde af Sejløbet mellem *Islote Imperial* og *Isla de Cabrera* paa c. $39^{\circ} 07',5 N. 2^{\circ} 57',3 E.$ er efter de seneste Opmaalinger 83 m.

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

2196. **Ceylon W.-Kyst. Colombo Havn. Tønder udlagt.**
(U. f. s. Nr. 33/1748. Stockholm 1940.)
I *Colombo* Havn er udlagt nedennævnte Tønder i vedføjede Afstande og Retninger fra det røde, faste Fyr paa *Island Breakwater* N.-Ende paa c. $6^{\circ} 57',_5$ N. $79^{\circ} 51',_0$ E.:
a) En Stumpstønde C, 30 m $183',_5$.
b) En Spidstønde B, 165 m 190° .
2197. **Malacca Stræde. Malayiske Halvo. Port Dickson Anduvning. Ledebaaker forandret og flyttet.**
(N. f. S. Nr. 35/2613. Berlin 1940.)
De tidligere Baaker, der var overet i Pejling 58° , er nedlagt.
Et nyt Baakepar er etableret. Forbaaken, et Fyrstativ med hvidmalet Ballon paa Toppen, staar $0,_{02}$ Sm 180° fra det røde Fyr paa *Port Dickson Pier* paa c. $2^{\circ} 31',_2$ N. $101^{\circ} 47',_8$ E. Bagbaaken, en Gitterbaake af Jern med hvidmalet Ballon paa Toppen, staar $0,_{9}$ Sm 70° fra Forbaaken.
Baakerne er overet i Pejling 70° .

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

2198. **Korea W.-Kyst. Oryoku Ko (Yalu Floden). Suiun To Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 35/2615. Berlin 1940.)
Suiun Fyr paa c. $39^{\circ} 41'$ N. $124^{\circ} 24'$ E., paa Toppen af Øen *Shurerii*, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s . Synsvidde: 12 Sm.
2199. **Sibirien. Peter den Stores Bugt. Amur Bugt. Forbudt Omraade.**
(N. f. S. Nr. 35/2618. Berlin 1940.)
Et Omraade indenfor en Linie gennem nedennævnte Punkter er forbudt for Skibsfarten:
a) $42^{\circ} 55',_0$ N. $131^{\circ} 41',_1$ E. c) $42^{\circ} 56',_0$ N. $131^{\circ} 37',_6$ E.
b) $42^{\circ} 57',_2$ N. $131^{\circ} 39',_8$ E. d) $42^{\circ} 54',_5$ N. $131^{\circ} 40',_0$ E.
2200. **Sibirien. Peter den Stores Bugt. Øst-Bosporus Stræde. Skryplew Indsejling. Lystønder udlagt.**
(N. f. S. Nr. 35/2619. Berlin 1940.)
a) En Lys- og Fløjtetønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa $43^{\circ} 02' 31''$ N. $131^{\circ} 57' 23''$ E.
b) En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa $43^{\circ} 02' 27''$ N. $131^{\circ} 57' 22''$ E.
Alle gennem *Øst-Bosporus Stræde* passerende Skibe maa i *Schkota* Ledefyrline holde imellem ovennævnte Lystønder.
2201. **Sibirien. Amerika Bugt. Forbudt Omraade.**
(N. f. S. Nr. 35/2621. Berlin 1940.)
Et Omraade indenfor en Linie gennem nedennævnte Punkter er forbudt for Skibsfarten:
a) $42^{\circ} 46',_5$ N. $133^{\circ} 02',_5$ E. c) $42^{\circ} 47',_0$ N. $132^{\circ} 58',_5$ E.
b) $42^{\circ} 45',_5$ N. $133^{\circ} 00',_0$ E. d) $42^{\circ} 47',_7$ N. $133^{\circ} 00',_5$ E.
2202. **Japan. Honshu S.-Kyst. Ise no Umi. Yokkaiti Ko N. Tomita Ko. Nyt Fyr tændt.**
(N. f. S. Nr. 35/2617. Berlin 1940.)
Paa *Tomita Ko* S.-lige Bølgebryder er paa c. $34^{\circ} 59',_{68}$ N. $136^{\circ} 39',_{55}$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 10 Sm. Firkantet Betonpille. Fyret er ubevogtet.

2203. Japan. Kyushu. Bungo Suido. Lystønde udlagt. Farligt Omraade.
(N. f. S. Nr. 35/2616. Berlin 1940.)
En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, er udlagt paa c. 33° 06',₉ N. 132° 06',₃ E., 5,₇ Sm 318° fra *Mizunoko Sima* Fyr.
Lystønden er udlagt til Afmærkning af et for Skibsfarten farligt Omraade, der findes indenfor en Cirkel med Lystønden som Centrum og med Radius 0,₅₄ Sm.
2204. Australien. Queensland. Halifax Bugt. Great Palm Island. White Rock. Nyt Fyr tændt.
(N. f. S. Nr. 35/2624. Berlin 1940.)
Paa *White Rock* ved *Great Palm Island* er paa c. 18° 46' S. 146° 43' E. tændt et nyt Fyr, *White Rock* Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt, firkantet Betontaarn. Fyret er ubevogtet.
2205. Australien. Victoria. Port Phillip. Yarra River. Fyr nedlagt.
(N. f. S. Nr. 35/2626. Berlin 1940.)
Fyrbaaken, der viste blaat, fast Lys, paa c. 37° 51',₁₅ S. 144° 54',₄ E., c. 0,₀₅ Sm 65° fra Fyrbaake Nr. 4, er nedlagt.
2206. Australien S.-Kyst. Four Hummocks Fyr. Synsvidde forøget.
(U. f. S. Nr. 33/1749. Stockholm 1940.)
Synsvidden for *Four Hummocks* Fyr paa c. 34° 47' S. 135° 01' E. er forøget til 16 Sm.
(E. f. S. Nr. 21/1481 1940.)
2207. New Zealand. North Island E.-Kyst. Auckland. Nyt Navn.
(N. f. S. Nr. 35/2622. Berlin 1940.)
Pynten paa 36° 50' 36" S. 174° 51' 54" E. har faaet Navnet: *Achilles Point*.
2208. New Zealand. Cook Strait. Pelorus Sound. Oke Rock. Baake opført. Tønde inddraget.
(N. f. S. Nr. 35/2623. Berlin 1940.)
1. En Baake med Stang og Kurvetopbetegnelse er opført paa en Klippe paa c. 40° 55',₈ S. 174° 03',₂ E.
2. Den rødmaalede Spirtønde c. 90 m E. for Klippen er 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.

Tyskland:

- | | | |
|---|--------|--------------------------------------|
| R | D. 105 | Die Eider, Norder und Süder Piep. |
| R | D. 138 | Elbmündung. |
| R | D. 145 | Nördliche Einfahrten nach Stralsund. |

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

2209. Østersøen. Møn Fyr S. t. E. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring rapporteres at ligge i 16—18 m Vand paa c. 54° 47',₅ N. 12° 37',₅ E., c. 10 Sm S. t. E. for *Møn* Fyr.

2210. Sverige E.-Kyst. Öland. Ölands södra udde Bifyr slukkes midlertidigt og forandres.
(U. f. s. Nr. 34/1809. Stockholm 1940.)

1. Paa Grund af Ændringsarbejder vil *Ölands södra uddes* Bifyr paa c. 56° 12' N. 16° 24' E. blive slukket nogle Nætter. Nærmere Meddelelse om Tidspunktet udsendes pr. Radio.

2. Efter Ombygningen af Bifyret vil Flammens Højde være 19 m, Synsvidden 14 Sm.

(E. f. S. Nr. 24/1577 1940. Kort Nr. 180 og 181.)

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

2211. Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr. Taagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 34/1785. Stockholm 1940.)

Den i E. f. S. Nr. 2/45 1940 meddelte Forandring af *Haken* Fyr Taagesignal paa c. 55° 55' N. 12° 44' E. er nu udført. Naar Fyret atter tændes, vil Taagesignal blive givet med Nautofon, To-Stød hver 1^m, Stød 4^s, Pause 2^s, Stød 4^s, Pause 50^s.

(E. f. S. Nr. 2/45 1940. Kort Nr. 131, 130, 125, 100 og 180.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

2212. Storbritanien. Kanalen og Biscaya Bugten. Farlige Omraader.

(U. f. s. Nr. 34/1805. Stockholm 1940.)

Det *britiske* Admiralitet erklærer følgende Omraader for farlige for Sejladsen:

a) Farvandet i *Kanalen* E. for en Linie fra *Bishops Rock* Fyr paa c. 49° 52' N. 6° 27' W. til *Chaussée de Sein* paa c. 48° 03',₁ N. 5° 05',₀ W.

b) Alt Farvand i *Biscaya Bugten* E. for en Linie fra *Chaussée de Sein* paa c. 48° 03',₁ N. 5° 05',₀ W. til *Le Socoa* Fyr paa c. 43° 23',₇ N. 1° 41',₂ W.

Ekstra-Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2213. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.

Under militære Skarpskydningsøvelser, som i September d. A. skal afholdes paa *Melby-Tollerup* Overdrev mellem *Asserbo* Plantage og *Liseleje* Plantage, vil Overdrevet samt den NW. for nævnte Terræn værende Del af Kysten og Havet indtil en Afstand af c. 3¹/₄ Sm være spærret for Passage:

Hver Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag fra Kl. 0800—1400.

Langs *Asserbo* Plantages W.-Side fra Kysten til *Rævehustlinien* og langs *Liseleje* Plantages E.-Side vil blive opstillet Afvisere. Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydningen varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo* Plantager.

Der vil endvidere blive skudt fra Flyvemaskine mod Slæbemaal. Maskinerne flyver langs Kysten mellem Midten af *Liseleje* Plantage og til c. *Brantebjærg*.

Grundet paa Livsfare forbydes al Færdsel paa nævnte afspærrede Areal samt Sejlads paa den afspærrede Del af *Kattegat* paa nævnte Dage og Tider.

Asserbo Plantage: c. $56^{\circ} 01' N.$ $12^{\circ} 01' E.$

2214. (T). Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

I September Maaned 1940 finder Skarpskydninger Sted ved *Jægerspris* paa alle Hverdage i følgende Perioder: 3.—9. September, 12.—18. September og 21.—c. 26. September. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1200 og Kl. 1300—1700.

Skydepladsen over Søen begrænses

mod Nord af Linien *Storehøj* (400 m NW. for *Troldegaard*)—S.-Spidsen af *Alholm*, endvidere af Breddeparallelens gennem *Alholm* S.-Spids indtil $11^{\circ} 50',_2 E.$


mod Syd af Linien *Julianehøj*—*Østergrund* indtil $55^{\circ} 51',_0 N.$ $11^{\circ} 50',_2 E.$

mod Vest af Meridianen $11^{\circ} 50',_2 E.$

Paa Skydedage maa ingen Sejlads finde Sted indenfor dette Omraade.

Under Skydning hejses Skydeflag paa *Nissebakker* paa c. $55^{\circ} 53',_0 N.$ $11^{\circ} 56',_1 E.$

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



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

*/% BRØN & WITZKE

Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9318

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. 19779
TELEGR. »JANBY«



KØBENHAVN 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—9,5 m. Ved Langellnickajen 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 Gaasværksbavnen 6,2 m. Ved Englave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværksbavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 16 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Moderat Fartøjsafgift: for Rutofartøjer og reparerede Fartøjer m. m.

Fritagel for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforødenheder, for Dykkorundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og ber foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejs.

Ingen Lodstvang. Lødspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Selskibe 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 besorges Losning og Laddning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldbavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevador-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 15,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlossapparater. 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 3 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlossapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trækhavnen 7,8—8,8 m, i Flakerhavnen 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 Lodstvang. Lødspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lødstationen, en Lødsuttør, 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 højst 500 Kr. (alt med et Tilling af for Tiden 40 pCt.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Læstning: Losning og Læstning besorges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flakerhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. 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 Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Selskibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballast. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektriløbet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneopenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerede Fartøjer og større Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lødstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Laddning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 65,7 Meters Længde, 2 Flydeokker 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. Havneopenge 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 reparerede Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødsær ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastopenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,60 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Læstning til faste Takster. 2 af Svitzer's Bjergingsdamperer stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,00 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 tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,6—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: Selsk. 24 Øre, Selsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uformet. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan- og Læstn. besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 5,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se 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. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Læstningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 36

TORS DAG 5. SEPTEMBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den engelsk-tyske Blokade- og Kontrablokadekrig fortsættes med uformindsket Hæftighed, men til Trods for den deraf forårsagede Ødelæggelse af Handelstonnage synes Englænderne stadig at have tilstrækkelig Tonnage til deres Disposition. Ganske vist er de fra de oversøiske Afskibningshavne til England gangbare Rater næppe noget helt paalideligt Barometer for Fragtmarkedets Stilling, idet disse Rater som bekendt er fastslagt af den engelske Regering, men det maa antages, at Englænderne, saafremt de havde været i akut Tonnagenød, vilde gøre alvorlige Anstrengelser for at tiltrække den neutrale Tonnage for Sejlads i disse Trades, og dette vilde naturligvis ske i Form af Tilbud om højere Rater, men Tegn herpaa foreligger endnu ikke.

Som ovenfor nævnt er de engelske Regeringsrater nærmest stationære, selv om der nu og da meldes om en Forretning til lidt højere Rate. Dette har f. Eks. været Tilfældet i den forløbne Uge, hvor Montreal/WCUK. har betalt 17/- pr. Qr., hvilket er 1/6d. mere end sidst. I de frie Markeder er Efterspørgslen begrænset, og Rateniveauet i det store og hele uforandret, selv om der naturligvis ogsaa i disse Trades nu og da kan forekomme Tilfælde, hvor Befragterne har været tvungne til at betale højere Rater. Kul fra Hampton Roads til Sydamerika er f. Eks. steget ca. \$ 1,50, saaledes at Raten fra Hampton Roads til Rio nu ligger omkring \$ 6, Scrap far USNH. til Japan er sluttet til \$ 14,50, hvilket er ca. 50 Cents op. Af andre Afslutninger skal nævnes Erts fra Forindien til Baltimore til \$ 15,50, hvilket ligeledes er en lille Stigning, hvorimod Erts fra Philippinerne til Baltimore til \$ 11 er uforandret. — Sukkerraten fra Philippinerne til U.S. Atlantic ligger omkring \$ 12, og for en Ladning Sukker fra Philippinerne til San Francisco skal være betalt \$ 7,50.

I vore hjemlige Farvande er Efterspørgslen noget livligere, og der kommer adskillige nye Trælaster, Celluloselaster og Ertslaster i Markedet. For disse Laster, der hovedsagelig gaar fra Sverige til Tyskland, er Raterne, som bekendt, fastlagte, men til Trods herfor synes den større Efterspørgsel at have bevirket, at der for visse af disse Ladninger kan opnaas Rater, der ligger 2 à 3 Rnk. over Skemaraterne. Der er iøvrigt ogsaa god Efterspørgsel efter Tonnage saavel fra som til Norge, men i denne Fart synes der at være visse Vanskeligheder ved at faa Skibene interesserede. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark gør der sig stadig Stemvanskeligheder gældende.

DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Tallene for Danmarks Udenrigshandel i Juli Maaned viser en samlet Udførsel for 135,1 Mill. Kr., medens der kun er indført Varer for 86,8 Mill. Kr., saaledes at Maaneden har bragt en Merudførsel paa 48,3 Mill. Kr., hvilket er det højeste Eksport-Overskud gennem meget lange Tider; det androg i Juni 38,6 Mill. Kr., i Maj 26,6 Mill. og i Marts 29,1 Mill. Kr., medens April havde et Import-Overskud paa 83,2 Mill. Kr.

Indførsels-Værdien i Juli var dog større end i Juni, da den kun androg 79,1 Mill. Kr., men det maanedlige Gennemsnit af Indførsels-Værdien har for Perioden

Januar—Juli kun været 117,3 Mill. Kr. i Aar mod 136,7 Mill. i Fjor, medens Eksport-Gennemsnittet kun er dalet fra 128,8 til 121,9 Mill. Medens Samhandelen derfor indenfor det nævnte Tidsrum i Fjor gav et Import-Overskud paa 7,9 Mill. Kr. om Maaneden, har der i Aar været et gennemsnitligt Eksport-Overskud paa 4,6 Mill. Kr. pr. Maaned.

For Eksportens Vedkommende foreligger der Oplysninger om Fordelingen paa nye Hoved-Varegrupper. Af de 135,1 Mill. Kr. i Juli falder 115,7 Mill. eller mere end 85 pCt. paa Landbrugsvare, hvilket ogsaa er Rekordtal for et langt Tidsrum. Tallet var i Juni 98,6 Mill. Kr., i Maj 109 Mill.; men Værdien af Landbrugseksporten har i Aar som Helhed ligget en Del højere end i Fjor. For Tidsrummet Januar—Juli er det maanedlige Gennemsnit i Aar 99,7 Mill. Kr. mod 91,1 Mill. i Fjor. Helt anderledes er det gaaet Industri-Eksporten. Medens der i Januar—Juli 1939 gennemsnitlig udførtes Industrivarer for 32,0 Mill. Kr. om Maaneden, har Maaned-Gennemsnittet i Aar kun været 16,5 Mill. Kr.; i Juli Maaned alene udførtes der for 13,3 Mill.; og dette Tal var endda højere end i Juni med 12,8 og i Maj med 7,7 Mill. Kr.

Indenfor Landbrugseksportens 115,7 Mill. Kr. i Juli falder 26,8 Mill. Kr. paa Smørret, som imidlertid har vist stærk Nedgang i de sidste Maaneder, idet Værdien af Smør-Eksporten i Juni var 33,7 Mill. Kr., i Maj 43,0. De eksporterede Smørmængder er gaaet endnu mere ned, nemlig fra 15,8 Mill. kg i Maj til 12,4 Mill. i Juni og kun 8,1 Mill. kg i Juli. — Bacon-Eksporten er det derimod gaaet omvendt. Den udførte Bacon-Mængde er steget fra 6,4 Mill. kg i Maj til 10,3 Mill. i Juni og 12,7 Mill. kg i Juli, medens Eksport-Værdien er steget fra 14,6 Mill. Kr. i Maj til 23,5 Mill. i Juni og 28,9 Mill. Kr. i Juli. — Ogsaa Æg-Eksporten har været stigende, nemlig fra 6,7 Mill. kg og 10,9 Mill. Kr. i Maj til 6,8 Mill. kg og 11,4 Mill. Kr. i Juni samt til 7,7 Mill. kg og 13,5 Mill. Kr. i Juli.

»RISE«S FORLIS

Gennem Ritzaus Bureau er udsendt Meddelelse om at Damperen »Rise«, der gik i Fart mellem Svendborg og Ærøskøbing er sunket. Ved Ulykken omkom i alt Fald 8 Mennesker og et lignende Antal saaredes. Blandt de omkomne Passagerer var en Husmandsfamilie Hansen paa fire Medlemmer fra Frørup ved Nyborg og Repræsentant Benthien fra København. Af Besætningen omkom Føreren, Kaptajn Albertsen, Maskinmester Hansen og Fyrbøder Andersen.

Kaptajn J. H. Albertsen, Ærøskøbing, var kendt som en overordenlig dygtig Skibsfører. Han tog Eksamen fra Marstal Navigationsskole i 1910 og blev allerede som 22-årig Fører for Dampskibet »Kathrine«. Senere fik han Ansættelse i Kromanns Rederi som Fører af Skonnerten »Gertrud«. For 16 Aar siden ansattes han i Dampskibsselskabet »Ærø«. Albertsen beklædte en Række Tillids-hverv. Saaledes var han Medlem af Ligningskommissionen i Ærøskøbing, Medlem af Sømandsforeningens Bestyrelse og Medstifter af Rederiaktieselskabet »Fuglen«. Kaptajn Albertsen blev ca. 50 Aar gammel. Han efterlader sig Hustru og tre Børn.

Maskinmester Marius Hansen, Ærøskøbing, stammede fra Thurø. Hansen havde siden 1926 haft Ansættelse i Dampskibsselskabet »Ærø« og var kendt som en overordenlig dygtig Mand paa sit Felt. Han blev 49 Aar gammel. Hans Hustru er Søster til Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg. I Ægeskabet er der tre Børn.

Fyrbøder Chr. Andersen blev 49 Aar gammel og havde haft Ansættelse i Dampskibsselskabet »Ærø« i ca. 20 Aar. Ogsaa han var kendt som en dygtig og pligtro Medarbejder i Selskabet. Han efterlader sig Hustru og to voksne Børn.

HAVNETAKSTERNE

Det er desværre en Kendsgerning, at Trafiken paa Københavns Havn er ved at gaa helt i Staa.

Udover de normale Rutebaade er der kun meget faa Skibe, der gaar ind til Havnen. Havnedirektør *Laub* meddelte saaledes ved et Havnebestyrelsesmøde fordelene, at der en Dag ikke var kommet et eneste Skib til Havnen udover Rutebaadene.

Trafiken paa Københavns Havn var dalet til 25 pCt., og Havnens Indtægter under de nuværende Forhold var gaaet stærkt ned. Normalt ligger Indtægten paa Vare- og Fartøjsafgifter paa 300,000 Kr. pr. Maaned, men i Juni og Juli Maaned i Aar er disse Afgifter samlede Provenu gaaet ned til 140,000 Kr. pr. Maaned. Havnedirektøren foreslog derfor en Forhøjelse af disse Afgifter paa 50 pCt.; skulde man se ensidigt paa Havnens Tarv, burde Forhøjelsen i Virkeligheden være 100 pCt.

Direktør *J. A. Korbning* udtalte, at set ud fra Havnens økonomiske Forhold var det kun en beskedent Takstforhøjelse, men han fandt det dog betænkeligt, at man, fordi Omsætningen gik ned, skulde være berettiget til at foreslaa en saadan Forhøjelse. Især ikke naar Skibsfarten selv paa Grund af Forholdene var kriseram. De ganske faa Skibe, der i Øjeblikket kommer ind i Havnen, har faste Takster, som ikke lader sig røre. Rederierne har en meget stor Del af deres Flaade liggende ude i Verden og for det meste ubeskæftiget, saa Situationen er vanskelig nok endda. Taleren maatte paa det kraftigste advare imod, at en Samfundsinstitution, der dog selv i svære Tider maatte være i Stand til at bære sine Byrder, kastede disse over paa et privat Erhverv, der i Forvejen er haardt trykket. Direktør *Korbning* foreslog derefter Sagen henvist til et Udvalg.

Direktør *Th. Adler Svanholm* sluttede sig til Direktør *Korbning* og var ligeledes betænkelig ved at gaa til en saa alvorlig Forhøjelse. Havnebestyrelsen havde tidligere været enig om, at man skulde være meget forsigtig med Takstforhøjelser, og var det sikkert endnu. Selv om det i Øjeblikket ser sort ud, skulde man ikke behøve at foretage saa stærk en Forhøjelse. Havnedirektøren regner med en Indtægtsnedgang paa 215,000 Kr. paa Vare- og Fartøjsafgifterne i Forhold til det budgetterede Beløb. Det kan iøvrigt paa ingen Maade betragtes som urovækkende, hvis Havnens samlede Mindreindtægt bliver paa 115,750 Kr. under disse særlige Vilkaar. Selv under disse vanskelige Forhold har man opført Afskrivninger paa 600,000 Kr. En Institution som Havnen kunde godt bære at møde med mindre Afskrivninger i et saa unormalt Aar.

Ogsaa Direktør *Svanholm* kunde tiltræde Udvalgsbehandling, hvortil Direktør *August Holm* sluttede sig.

Direktør *Halfdan Henriksen* fremhævede, at han tidligere havde udtalt sine Betænkeligheder over for Takstforhøjelser. Havnen var saa velkonsolideret, at den var i Stand til i et Aar at arbejde med Underskud.

Havnedirektøren replicerede og oplyste, at Budgettet for 1940 var lagt ud fra Krigssituationen, saa ganske vist var det kun en Nedgang paa 215,000 Kr. i Takstindtægterne, men de var i Forvejen beregnet lavere. I Virkeligheden var der i Forhold til normale Tider en Indtægtsnedgang paa 1 Mill. Kr.

Sagen henvistes derefter til et Udvalg paa 7 Medlemmer, bestaaende af Direktørerne *Korbning*, *Holm*, *Svanholm*, *Halfdan Henriksen*, *Overborgmester Viggo Christensen*, *Departementschef Dalhoff* og *Borgmester Sundbo*.

AARHUS HAVN

Aarhus Havn har udsendt en Beretning om Havnens Drift i 1939. Det hedder bl. a. heri:

Skibsfarten forstyrredes ikke af Isvanskeligheder.

Der indkom 3061 Damp- og Motorskibe paa 1.445.456 B.R.T. og 2860 Sejl- og Sejlmotorskibe m. m. paa 125.526 R.T.N. eller i alt 5921 Fartøjer paa tilsammen 1.570.982 R.T.N.; der udlossedes i alt af samtlige indgaaede Skibe 1.333.989 Tons Gods, og der indladedes i samtlige udgaaende Skibe 199.366 Tons Gods. Heri er inkluderet Stenfiskerfartøjer, tilsammen 608 Damp- og Motorfartøjer paa 32.246 R.T.N. og 517 Sejlfartøjer paa 16.359 R.T.N., som har udlosset i alt 155.340 Tons Sten- og Grusmaterialer.

I Juli Maaned besøgte Havnen af en stor udenlandsk Lystyacht; derimod blev Havnen paa Grund af de urolige internationale Forhold ikke anløbet af nogen udenlandsk Turistdamper.

Sammenlignet med Opgørelsen for 1938 viser dette, naar der ses bort fra Stenfiskerfartøjer, følgende Forandringer i:

Det samlede Antal indgaaede Skibe ..	1,7	pCt. Opgang
Den samlede indgaaede Tonnage	2,9	»
Den samlede udlossede Ladning	0,6	» Nedgang
Den samlede indtagne Ladning	8,3	»
Den samlede udlossede og indtagne		

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

Ladning

LOVEN OM FRAGTNÆVNET

Handelsminister *Christmas Møller* fremsatte i Folketinget et Lovforslag om Forlængelse af Loven om Fragtnævnet med mere, der udløber med Udgangen af Oktober i Aar.

Forslaget gaar ud paa at forlænge Loven til Udgangen af Marts næste Aar. Samtidig ændres Lovens Formalsparagraf for at præcisere Fragtnævnets Bemyndigelse med Hensyn til Skibsfarten, der er undergaaet store Forandringer fra 2. September i Fjor. De ny Bestemmelser er mere hensigtsmæssige, saaledes som Forholdene ligger i Øjeblikket, sagde Ministeren.

Efter Forslaget faar Fragtnævnets Bemyndigelse følgende Form:

»Til Gennemførelse af sin Opgave, derunder at medvirke ved Afslutningen og Administrationen af Handels- og Skibs-

fartsaftaler samt at forebygge en uheldig Udvikling af Fragtforhold og af Skibsfartens Forhold i det hele, skal Fragtnævnet være bemyndiget til at træffe saadanne Foranstaltninger til Regulering af Fragtrater og Befragtningsforhold iøvrigt, som under de foreliggende Omstændigheder maatte skønnes hensigtsmæssige. Fragtnævnet kan saaledes foreskrive, at Befragtningsaftaler og Rejser skal godkendes af Nævnet, ligesom Nævnet kan paalægge danske Redere at lade deres Skibe foretage bestemte Rejser til Fragtrater, der bestemmes af Nævnet under Hensynet til Fragt- og Omkostningsniveau paa Rejsens Tidspunkt.

Fragtnævnet kan paalægge Rederne at gøre Indberetning til Fragtnævnet om deres Skibes Positioner og Rejser.*

TRÆMARKEDS-KONFERENCE I STOCKHOLM

Efter hvad der meddeles, skal der i September i Stockholm afholdes en Konference med Deltagere fra flere forskellige Lande til Drøftelse af Produktion og Distribution af Træ, Trævarer og Produkter af Træ. Repræsentanter baade fra Konsum- og Produktionslande skal drøfte forskellige Foranstaltninger i den Hensigt at organisere Markedet, saaledes at Produktionen og Afsætningen af Produkterne kan forløbe saa vidt muligt normalt. Konferencen skal udarbejde en Plan over Markedet, og i Overensstemmelse dermed skal Produktionslandene udfylde det store Behov af Træ og Træprodukter paa det europæiske Kontinent.

Der skal tidligere have været ført Forhandlinger med det Formaal at organisere Træ- og Trævaremarkedet, men disse Forhandlinger har dog kun været af forberedende Karakter. Det er særligt fra tysk Side, at man har fremhævet Fordelene ved en saadan Organisation af Markedet. Det meddeles, at Repræsentanter for Cellulose-Foreninger og Trævare-Eksportforeninger og eventuelt andre vil deltage i Konferencen i Stockholm. Det er paa tysk Initiativ, at Kongressen nu er sammenkaldt, og foruden fra Sverige og Tyskland, meddeles det, vil der komme Deltagere fra Norge, Finland, Danmark, Holland og Belgien samt eventuelt Rusland, Ungarn, Frankrig og Balkanlandene.

SØPANT I SKIB

Nordiske Domme i Søfartsanliggender, som vi tidligere har omtalt, bringer bl. a. en Redegørelse af Direktør J. Jantzen om Søpant i Skibe. Direktør Jantzen omtaler først en ældre Sag, hvor et Mæglerfirma i England ifølge Anmodning fra Skibets Fører havde lagt Penge ud for Skibet, blandt andet til Ladingsejerne for disses Krav paa Godtgørelse i Fælleshavari. Norges Højesteret gav Mæglerne Ret, uanset at de ikke havde faaet Transport paa Fordringen. Senere kom en lignende Sag for Norges Højesteret, og Majoriteten af Dommerne kom til samme Resultat.

I Efteraaret 1939 faldt der aller en Dom ved Norges Højesteret af Betydning for dette Spørgsmaal. Et Rederis Bo var under Konkursbehandling. Trediemand, som var Garant for en væsentlig Del af Boets Bankgæld, optraadte som Intervenient og betalte. Det var særlig leveret Proviant, som var rekvireret af Skibets Fører, det gjaldt. Havde Intervenienten samtidig med Indfrielsen faaet overdraget Fordringen, vilde Søpantel have fulgt med. Ved Højesterets Dom udtaltes, at man mente, at en Interventionsbetaler i et saadant Tilfælde som det her foreliggende maa kunne gøre gældende den Søpantel som de Fordringer, han har indfriet, er udstyret med, selv om han ikke har faaet udtrykkelig Transport.

Der lægges altsaa Vægt paa, bemærker Direktør Jantzen, at den, som betalte i dette Tilfælde, optraadte som Intervenient, fordi han var Garant overfor Banken. Han havde ingen Forpligtelse overfor Leverandørerne til at honorere deres Regninger, og han gjorde ikke Betalingen belignet af, at han fik Fordringen mod Rederiet overdraget. Ved en saadan Fremgangsmaade vilde han have været helt sikker paa Søpant. I Dommen fra 1909 var det ikke en Garant, som optraadte som Intervenient. Det var en Funktionær i Rederiet, som uden at være forpligtet dertil indfrie diverse Krav paa Rederiets Vegne, dels saadanne, som var udrustet med Søpant i Skibet, dels ogsaa andre. Han ydede aabenbart Forskud, fordi han havde Interesse i at forebygge en økonomisk Kata-

strofe for Rederiet. Som Intervenient fik han kun en Kvittering, ingen Overdragelse af Fordringen med tilhørende Søpant. Højesteret lagde Vægt paa, at man ikke i Intervenientens Forhold kunde lægge noget, som vilde betage ham den Søpantel, han ellers ved disse Indfrielser skulde kunne have erhvervet sig.

Det er ikke saa let at følge med i disse temmelig tekniske Distinktioner, ikke heller faa Sammenhæng i de mange Domme vedrørende disse Spørgsmaal. Men Retsstillingen, som den opfattes for Tiden, synes at være den, at naar en Intervenient til Varetagelse af egne Interesser eller for at opfylde en Forpligtelse som Garant indfried Fordringen, bliver han derved uden videre Kreditor med det Søpant, Loven har udrustet Fordringen med. Gældsforholdet eksisterer fremdeles, kun at det nu er Intervenienten, der optræder som Kreditor. Han indtræder i Gældsforholdet uden videre i Kraft af Loven, og Søpantel bevares paa den Maade.

Sagens praktiske Side er, at naar en anden Debitor overlager Indfrielse af Fordringer med Søpant, bør han søge at faa det ordnet saaledes, at de overdrages til ham. Han maa foretrække en Transport for en Kvittering, fordi en Kvittering viser, at Gældsforholdet er bragt definitivt ud af Verden, og saa kan der ikke blive noget Søpant. Søpantrelten følger da automatisk Fordringen.

FRANKRIGS SKIBSFART

Skibsfarten paa de franske Havne har, efter hvad »Berliner Børsen Zeitung« omtaler, i de senere Aar haft en mindre gunstig Udvikling. Den samlede Trafik fra Ind- og Udland androg 72,29 Millioner Netto Reg. Tons i 1938 mod 75,19 Mill. Tons i 1937, heraf var 67,73 Mill. Tons lastet mod 70,77 Mill. Tons Aaret forud. I 1939 har der været yderligere Tilbagegang.

Efter Toldvæsenets Statistik i 1937 kom af Importen 61,57 Millioner Tons de 39 pCt. over Land og 61 pCt. ad Søvejen. For Eksporten, der androg 34,74 Millioner Tons, var Skibsfartens Andel kun 20 pCt. Grunden hertil var Forsendelsen af Massevarer som Ert, Jern, Staal og Kul over Land. De otte Hovedhavne var Marseille, Rouen, Le Havre, Dunkerque, Bordeaux, Nantes, Caen og Cette, der for deres Vedkommende i 1938 tog 80,4 pCt. af Importen og 81,6 af Eksporten.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søfartsteknisk Forening

»Søfartsteknisk Forening«, København, fejrede Tirsdag den 3. September 25 Aars Jubilæum.

I Juli Maaned 1915 samledes en Kreds af vore kendte Søfartsteknikere og Inspektører for at drøfte Spørgsmaalet om Oprettelse af en Organisation, der skulde samle hele Landets Skibs- og Maskininspektører, Klassifikations- og Assuranceselskabernes Inspektører og Ekspertes, Dispatører, samt de ledende Teknikere fra Værfterne, Dampskibsselskaberne og dermed forbundne Virksomheder og Statens søfartstekniske Institutioner. I dette forberedende Møde deltog Dr. techn. H. H. Blache, Kaptajn J. Brink, Ingeniørerne Bondegaard, S. Henningsen, Poulsen, von Rosen og H. Tuxen. Endvidere Inspektørerne Kæmpe, de la Laing, A. Malzen, Herm. Overgaard og H. Sørensen.

Efter Indbydelse samledes den 3. September 1915 et Selskab paa 58 for at drøfte det fremsatte Forslag. Foreningen blev stiftet og Formaalet med Virksomheden samt Lovene vedtaget. — Det blev besluttet i Tiden fra 1. Sep-

ZEISE

PROPELLER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

tember til 1. Maj at afholde et maanedlig Medlemsmøde, hvor faglige Spørgsmaal blev drøftet og ved Foredrag behandle Fremskridt og Erfaringer paa det søfartstekniske Omraade.

Den initiativrige Bestyrelse, der blev valgt, kom til at bestaa af Dr. techn. H. H. Blache, som Formand, Inspektør Matzen Næstformand, Ingeniør Tuxen Kasserer samt Ingeniør Bondegaard, Inspektør Kæmpe og Kaptajn Fenger og med Ingeniør von Rosen som Sekretær. Af disse fratraadte i 1937 Dr. techn. H. H. Blache, der havde været Formand fra Foreningen blev stiftet, paa Grund af Bortrejse til Udlandet, og han valgtes ved en Afskedsbanket til livsvarig Æresmedlem. — Den nuværende Bestyrelses Formand er Direktør for Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri H. P. Christensen. Næstformand Inspektør A. Matzen, der sammen med Inspektør A. Kæmpe og Ingeniør H. Tuxen har fungeret gennem alle de 25 Aar; endvidere sidder i Bestyrelsen Overskibsingeniør Aage H. Larsen, Ingeniør Axel Sørensen, Bureau Veritas, og Søassurancexpert, Kaptajn Thv. Larsen. Som Sekretær har Kaptajn Otto Arent siden 1920 været knyttet til Foreningen, der nu tæller noget over 200 Medlemmer fra hele Landet.

Tre danske Skibe krigsforlist i Juni

Gennem Ritzaus Bureau er udsendt Meddelelse om, at tre danske Skibe, nemlig »Maria Toft«, »Edv. Nissen« og »Erik Boye« er krigsforlist i Juni Maaned. »Maria Toft« tilhørte Rederiet »Jutlandia«. Det er bygget i 1928 og maalte 2890 Tons d.w. De to andre Skibe tilhørte Dampskibsselskabet »Vendila«. »Edv. Nissen« er bygget 1921 og maalte 3300 Tons d.w., og »Erik Boye« er bygget 1924 og var paa 3900 Tons d.w. Efter de Meddelelser, der er indgaaet til danske Myndigheder, maa man gaa ud fra, at Besætningerne er reddet.

Store Udvidelser af Trondheims Havn

Der gennemføres for Øjeblikket en omfattende Udhygning af Trondheims Havn og Jernbanestationerne. Omkostningerne bliver alene for Arbejderne ved Havnen 6 Millioner Kroner, mens det vil koste et Par Millioner Kroner at gennemføre de store Arbejder ved selve Jernbanen. Endvidere skal der opkøbes store Mængder rullende Materiel.

Ved disse Udvidelsesarbejder bliver Trondheim en af Norges største Havne.

Finsk Damper krigsforlist

Ifølge en til det finske Udenrigsministerium indløbet Meddelelse er den finske Damper »Elle«, 3,868 Tons, krigsforlist ud for den irske Kyst. To Mennesker blev dræbt. Kaptajnen og 26 ombordværende er reddet.

Åbo Damper sunket efter Grundstødning

Efter hvad »Svenska Pressen« erfarer, gik Åbo-Dampere »Åhikera« forleden paa Grund udenfor Järvisholms vestre Odde i Åbolands Skærgaard. Fartøjet var paa Vej til Åbo fra Mariehamn med Passagerer og Stykgods. Ved Grundstødningen sprang Fartøjet læk og sank i Løbet af kort Tid. Passagerer og Besætning blev reddet, men Skibets Last af Stykgods gik tabt. 15 Kreaturer ombord druknede.

Intet Prisfald paa finsk Eksport-Træ

I flere af Hovedstadsbladene er fremkommet en Notits om et stort Prisfald paa finsk Træ med den unægtelig mærkværdige Motivering, at dette delvis er paa Grund af et stigende Behov.

Ledende finske Eksportører oplyser, at der ikke er Tale om noget Prisfald for de Varer, der eksporteres. Priserne paa det finske Hjemmemarked har de sidste Maaneder ligget højere end de Priser, som Savværkerne har opnaaet paa Udlandet, og det er disse indenlandske Priser, der nu er blevet reguleret saaledes, at de finske Forbrugere ikke kommer til at betale mere, end Savværkerne kan opnaa paa Eksportmarkederne, hvor Priserne stadig er uforandrede.

Nyt jugoslavisk Rederi

I Susak er der dannet et Skibsfartsselskab med en Aktiekapital paa 3 Mill. Dinar. Tilsynsraadet bestaar af en Række kendte kroatisk Forretningsmænd.

Helsingør Skibsværfts Udvidelse

Det saakaldte Kronborg Udvalg har holdt Møde i Helsingør for at tage Stilling til Planerne om Helsingør Skibsværfts Udvidelse.

Denne Udvidelse har længe været planlagt, og allerede for nogen Tid siden blev Projektet herom forelagt Kronborg-Udvalget. Dette Projekt vandt dog ikke nogen Tilslutning i Udvalget, og Helsingørs Borgmester, P. Christensen, har derefter, baade som Medlem af Udvalget og som Helsingør Bys Repræsentant udarbejdet et Ændringsforslag, der er blevet godkendt baade af Værftet og af Byen, og derefter forelagt Udvalget.

Efter Besigtigelsen holdtes et afsluttende Møde, og man blev enig om nu at lade Teknikerne se nærmere paa Planerne, idet man i Princippet ikke vil afvise Forslaget, da det er saa stærkt afvigende fra det første Forslag.

Burmeister & Wains nye Dieselmotortype

I Løbet af 1939 har Burmeister & Wain som tidligere omtalt udviklet og gennemprøvet en Dieselmotor type af ny Konstruktion, nemlig en dobbeltvirkende Totakts Motor, som bygges paa de Erfaringer, der er indvundet i de ti Aar, Firmaet har fabrikeret Totakts Motorer, men som paa forskellige Omraader viser en ny eller videre Udvikling af de tidligere Typer. I »Tidsskrift for Maskinvæsen«s Jubilæumsnummer gives en interessant historisk Oversigt over den tekniske Udvikling i de sidste 50 Aar, og Hæftet slutter med en Omtale af det nyeste — den ovenfor nævnte nye Dieselmotor type — paa Grundlag af en Beskrivelse, som B. & W. har stillet til Raadighed.

Det fremgaar heraf, at den nye Type følger B. & W.s normale Udførelse af disse Motorer med Længdeskylning af Cylindrene, Skylluftporte styret af Hovedstempet og Udstømningsporte i Top og Bund styret af Udstømningsstempler, som drives af Ekscentriker paa Krumpapakslen. Udstømningsstemplerne er udført med samme Diameter som Hovedstempet i Modsætning til de tidligere dobbeltvirkende Motorer. Der opnaas herved en betydelig Simplificering af Cylinderdæksler samt en forbedret Tilgængelighed for Stempelstyret. Endvidere er der opnaaet ca. otte Procents Nedsættelse af Vægten pr. IHK og en Formindskelse af Motorens Pladsoplægelse.

Den nye Motor har Cylinderdiameter = 550 mm, og Slaglængde = 1200 og 400 mm for henholdsvis Hovedstempel og Udstømningsstempler. Den største normale Ydelse er 1400 IHK pr. Cylinder ved 140 Omd/min., og paa Grund af den kompakte Konstruktion kan Motoren bygges med ethvert ønsket Cylinderantal. Eftersyn af Stempler og Stempelringe kan udføres uden Adskillelse af Cylinderpartiet, hvorved den nødvendige Tid herfor er betydeligt nedbragt.

Den første Maskine af denne Type, en fem-cylindret, blev afprøvet i Slutningen af 1939 og er installeret i m.s. »Høegh Silverdawn«. For Tiden har Burmeister & Wain ialt 10 Maskiner af denne Type med ialt 65 Cylindre i Arbejde. Samtidigt med Afprøvningen af den første Maskine blev den encylindrede Forsøgsmotor, der da havde kørt ialt 6000 Timer med fuld Belastning i B. & W.s Kraftcentral, adskilt for Eftersyn. Resultaterne med denne Forsøgsmotor har været tilfredsstillende i enhver Henseende, og da den blev adskilt, fandtes alle Dele i udmærket Tilstand efter at have kørt i en Tid, der svarer til normal Drift i et Aar.

For den nye Motor type er iøvrigt bibeholdt de normale B. & W. Arrangementer og Enkeltheder. Den er forsynet med indbygget Trykleje og omdrejende Skylluftblæsere, anbragt paa Bagsiden og forsynet med automatiske Spjæld for Omstyring af Skylluft. Kamakslen og Blæserne er kædetrukne, og Blæsertrækket er forsynet med elastiske Koblinger. Stemplerne er oliekoled, og Cylindrene køles ved Ferskvand. Brændolie systemet med Brændstofpumper og -ventiler samt Manøvre- og Starteanordningen er ligeledes af B. & W.s normale Udførelse.

Danmarks største Kølehus under Tag

Der holdtes forleden Rejsegilde paa Danmarks største Kølehus, som A/S Det danske Kølehus, »Cold Stores« rejser paa Islands Brygge. Det nye Kølehus er opført i fire Etager og indeholder Kølerum paa 6000 Kvadratmeter Gulvflade. Kølerummene, der er isoleret med indtil 24 cm Kork, kan afkøles helt ned til minus 40 Grader. Desuden er der indrettet et Isværk med Isgeneratorer for Raaisproduktion til industrielle Formaal og et Islager for ca. 600 Tons Raais. Kapaciteten i Raais andrager ca. 40 Tons pr. Dag.

Maskinleverandør har været Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus. De elektriske Motorer samt Elevatorerne er leveret af Thomas B. Thrige, Odense.

Bortset fra Piloteringen, der var udført inden Jul, forsinkedes Arbejdet paa Grund af den haarde Vinter, saaledes at Bygningen praktisk taget er opført fra den 6. April til nu.

Kølehuset, der har kostet 1,3 Mill. Kr. at opføre, er allerede inden Bygningen staaer helt færdig, blevet taget i Brug, og hidtil er alt udlejet, efterhaanden som de enkelte Rum er blevet afleveret af Haandværkerne. »Cold Stores« har en Aktiekapital paa 600,000 Kr., og den daglige Ledelse forestaas af Selskabets administrerende Direktør I. C. Møller.

Om kort Tid tages hele Komplekset i Brug, men først om et Par Maaneder er man helt færdig med alle Installationer.

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

Svensk Damper krigsforlist

Ifølge et Telegram til det svenske Udenrigsministerium fra den svenske Konsul i Dublin er Damperen »Alida Gorthon« af Helsingborg den 29. August krigsforlist 200 Sømil udenfor Irlands Vestkyst. Skibet var paa Rejse til Newfoundland.

Af Besætningen er 13 Mand landsat paa Irlands Nordvestkyst, medens Kaptajnen og 10 Mand savnes.

»Alida Gorthon« var paa 2,370 Brt. og bygget i 1902.

Danzig/Gotenhafen

Firmaet Jørgen A. Rasmussen, Amaliegade 33, København, meddeler:

Efter hvad Fa. Bergtrans Schiffahrts A.G. i Danzig meddeler, er der nu kommet en Forordning om, at Bunkerkul Prisen for udenlandske Skibe, som anløber »for bunkers only«, skal forhøjes med Rm. 6.60 per Ton.

For Førderkul bliver Prisen saaledes Rm. 27 pr. Ton fob og trimmet, og paa denne Pris er det kun tilladt at give en Kontraherings Rabat af 30 Phf. pr. Ton. — Ved Leverancer under 35 Tons er Prisen Rm. 29.

Desuden er det blevet bestemt, at udenlandske Skibe, der anløber for »bunkers only« kun faar Lov til at tage det Kvantum Bunkerkul, som er absolut nødvendig for at naa næste Laste- eller Lossehavn.

For Skibe, der laster eller losses i Danzig/Gotenhafen er Priserne uforandrede.

Denne Forhøjelse og disse Bestemmelser træder i Kraft fra 1. September d. A.

Firmaet Jørgen A. Rasmussen har yderligere faaet følgende Telegram fra Harstad: Spitsbergen samt Bunkerkul Pris 79.-. Lisens nødvendig.

Norsk Skib forlist. 11 Mand savnes

Til William Hansens Rederi i Bergen er indløbet et Telegram fra New York om, at Rederiets Skib »Gyda« er forlist i forrige Maaned.

Rederiet savner nærmere Oplysninger om, naar og hvor Forliset fandt Sted, men Telegrammet fortæller, at 9 Mand af Besætningen er reddet og bragt ind til New York. 11 Mand savnes, deriblandt den danske Kok Kjeld Petersen, København.

»Gyda« var paa 1,591 Brt. og var bygget i Bergen 1920. Siden Krigens Udbrud har Rederiet ikke faaet nogen Underretning om Fartøjet, som tidligere har sejlet paa Amerika.

Den første generatordrevne Passagerbaad indsat i Drift

Efter vellykket Prøvesejlads kan det nu slaas fast, at en Skibsmotor ikke mister noget af sin Hurtighed eller Kraft, hvis den skal drives med Generator i Stedet for med Brændselolie. I 3 Uger har Motorfabriken Bukh, Kalundborg, arbejdet med Installering af en Gasgenerator i Passagerbaaden »Falken«, som løber paa Ruten Holbæk—Ouro. Forleden var Skibet klar til Prøvesejlads, og denne forløb overordentlig gunstigt. »Falken«, der er en rummelig og smuk Baad med Plads til 60 Passagerer, opnaaede samme Fart med Generator drivkraften, som den kunde præstere i »gamle Dage«, da Motoren blev drevet med Benzin. Skibet gaar støt frem gennem Søen, og da den fuldt ud indfrier Forventningerne, er den omgaaende sat ind i fast Fart med et Par Ture daglig.

Man har givet Generatoren et skorstensagtigt Udseende. Ovnens har sin Plads bag Passagerbaadens Styrhus og falder naturligt ind i Omgivelserne. Generatoren har næsten gjort »Falken« mere fornem, fordi Passagerbaaden i Dag minder ikke saa lidt om en Damp-Yacht. Filter og Køler er anbragt paa Skibets Fordæk. Installeringen har kostet 5000 Kr., men en snarlig Forrentning skulde være mulig, da Rulebaaden har meget at sejle med mellem Holbæk og Ouro. Foruden Passagerer kan den medtage en Del Stykgods.

Opfyringen varer fem Minutter, hvorefter Motoren er klar til Igangsætning. Generatoren rummer saa meget Brændsel, at der er Forraad nok til en Dobbelttur uden Paafyldning.

Danmarks Fiskeribanks Virksomhed

Kongeriet Danmarks Fiskeribank har udsendt sin Aarsberetning for Aaret 1. April 1939—31. Marts 1940. Det

BRUG HEMPELS KUN
Hempels Skibsfarver
INDENBORDS UDENBORDS



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

hedder i denne bl. a., at de vanskelige Forhold, der i de nærmest foregaaende Aar har præget Fiskeribankens Virksomhed, yderligere har forværret sig, dels som Følge af den almindelige Udvikling i Landets Erhvervsliv, dels paa Grund af den strenge og vedholdende Isvinter, der i særlig følelig Grad maatte ramme Fiskerierhvervet.

Der er indgaaet ialt 103 Laanansøgninger, heraf fra Færø Amt 19, dels om Laan med længere Løbetid til Anskaffelse af Fiskefartøjer og til Støtte af andre i Forbindelse med Fiskerierhvervet staaende Formaal (A. og B. Laan), dels om kortfristede Laan (C. Laan). I Regnskabsaaret er effektueret Laan over en længere Løbetid til Beløb 790,100 Kr. (A. og B. Laan); endvidere er ydet kontante Laan — fortrinsvis kortfristede — (C. Laan) til Beløb 9 Mill. Kr., tilsammen 9,8 Mill. Kr.

Fiskeribankens samlede Udlaan, der pr. 31. Marts 1939 udgjorde 6,7 Mill. Kr., er — som anført — i 1939—40 forøget med 9,8 Mill. Kr., og samtidig er indgaaet Afdrag til samlet Beløb 7,2 Mill. Kr. paa Pantebreve for A. og B. Laan og med 6,8 Mill. Kr. paa C. Laan. Fiskeribankens samlede Udlaan pr. 31. Marts 1940 andrager herefter 9,2 Mill. Kr., hvoraf A. og B. Laan 5,1 Mill. Kr. og som kortfristede Laan 4,1 Mill. Kr., heraf ca. 3,4 Mill. Kr. til Færø Fiskeeksport.

Kapitalregnskabet 1939—40 viser en Formindskelse af Kassebeholdningen paa 1,379,422 Kr., væsentlig som Følge af forøgede Udlaan til Andelselskabet »Føroya Fiskeexport«, der i det forløbne Aar har modtaget Laan af Banken for ialt 8,6 Mill. Kr., hvoraf ved Regnskabsaarets Udgang et Beløb af 3,4 Mill. Kr. endnu ikke var tilbagebetalt. Det i Forhold til tidligere Aar relativt høje Udlaansbeløb og den betydelige Restgæld ved Regnskabsaarets Slutning skyldes dels de af Forholdene beligede langsomme Afskibninger fra Færøerne til disses Hovedaflagere, Italien og Spanien, dels en langsommere Afvikling af Betalingen fra disse Lande, væsentlig grundet paa Vanskeligheder ved Importen hertil. Senere er dog — væsentlig gennem Clearing — indgaaet saa betydelige Beløb, at Bankens Tilgodehavende hos Selskabet har kunnet nedbringes til noget under 2 Mill. Kr. Foruden Finansiering af Færø Fiskeeksport har Banken ogsaa — ligesom i tidligere Aar — finansieret andet Fiskerierhverv paa Færøerne bl. a. ved større Driftslaan til Arbejdernes Trawlerdrift.

Eksamensresultater

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den nu afsluttede Haandværksprøve havde indstillet sig 45 Eksaminander, som alle bestod Prøven.

60 Aar

Den 13. September fylder Kaptajn A. A. Westergaard 60 Aar. Kaptajn Westergaard har været Fører i D/S »Pacific« og sidst Fører i Panama Trading Company.

Den 14. September fylder Fører i De Forenede Kulimportører Kaptajn N. P. Danholt 60 Aar. Kaptajn Danholt er Fører af S/S. »Dania«.

Tidligere Fører i C. K. Hansens Rederi Kaptajn P. L. Hansen fylder den 15. September 60 Aar. Kaptajn Hansen, der sidst var Fører af S/S. »Søborg«, gik i Land i Begyndelsen af 1940.

Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn Samuel Ludvig Hull, fyldte Søndag 60 Aar.

Kaptajn Hull, hvis Fader var Skibsfører fra Korsør, kom til Søs som fjorten Aars Dreng med Samsø-Skonneren »Sømanden«, og sejlede senere med store danske og engelske Sejskibe paa Langfart. I 1901 tog han Styrmands-eksamens 1. og 2. Del fra Bogo Navigationsskole og fire Aar efter traadte han ind i Det Forenede som 3. Styrmand paa Damperen »Island«. I 1912 blev han 1. Styrmand og i 1930 Skibsfører i Damperen »C. P. A. Koch«. Senere har han ført »Egholm« og nu »Sigrun«.

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.: »Skibsværftet»

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
 STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVNTlf. 12.432
12.267
12.732**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

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



Hovedoplag for Danmark

Th. MøllerNyhavn 45-47
Telefon 387
København**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762

Efter Kl. 6 Ordrup 3096

Telgr.-Adr.: Stores

Amaliegade 43,

København K.

Lager af alle Skibsforødenheder

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.

56. Aargang.

København 4. September 1940.

Nr. 38.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Brede- 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.

2215. Østersøen. Fehmarnbelt Fyrskib W. Undervandshindring. Advarsel.

En Undervandshindring rapporteres paa c. $54^{\circ} 35',_8$ N. $11^{\circ} 02',_6$ E., c. 4 Sm W. for Fehmarnbelt Fyrskib.

2216. Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Sømærker udlagt.

(N. f. S. Nr. 37/2769. Berlin 1940.)

- En sort og hvid Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa hver af Pladserne: $59^{\circ} 45' 48''$ N. $22^{\circ} 55' 24''$ E. og $59^{\circ} 46' 41''$ N. $22^{\circ} 55' 12''$ E.
- En hvid og rød Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa hver af Pladserne: $59^{\circ} 46' 20''$ N. $22^{\circ} 55' 06''$ E. og $59^{\circ} 47' 18''$ N. $22^{\circ} 55' 06''$ E.
- En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa $59^{\circ} 47' 40''$ N. $22^{\circ} 54' 44''$ E.
- En hvid Spirtønde med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa $59^{\circ} 47' 36''$ N. $22^{\circ} 54' 36''$ E.
(Kort Nr. 183 og 182.)

2217. Rusland. Finske Bugt. Viborg Bugt. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 37/2770. Berlin 1940.)

- Humallahti Ledefyr.
 - Forfyret paa $60^{\circ} 38' 28''$ N. $28^{\circ} 34' 29''$ E. paa den NE-lige Del af Øen *Ravansaari* er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver 3^s . Rød, firkantet Pyramide med en hvid Tavle med rød, lodret Midterstreg.
 - Bagfyret paa $60^{\circ} 38' 32''$ N. $28^{\circ} 34' 32''$ E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver $2,5^s$. Firkantet Pyramidestub med hvid Tavle med rød, lodret Midterstreg.
Ledelinien Retning er uforandret 25° .
- Ristniemi* Fyr paa $60^{\circ} 29' 35''$ N. $28^{\circ} 15' 53''$ E., der viste hvidt, rødt og grønt Et-Blink, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $3,3^s$. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvid, ottekantet Lanterne paa hvidt Betontaarn med sort Midterstrøbe.
(Kort Nr. 184.)

2218. Rusland. Finske Bugt. Viborg Bugt. Baaker genophygget.

(N. f. S. Nr. 37/2771. Berlin 1940.)

a) *Suur Kilpisaari* Baake er opført paa c. $60^{\circ} 41',_5$ N. $28^{\circ} 40',_0$ E. paa *Øen Suur Kilpisaari*. Hvid Tavle. Baaken er overet med *Viborg Taarn* i Pejling 44° .

b) *Pien Kilpisaari* Baake er opført paa c. $60^{\circ} 41',_3$ N. $28^{\circ} 41',_2$ E. paa *Øen Pien Kilpisaari*. Hvid Tavle med rød, lodret Midterstreg.

c) *Pikarluoto* Baake er opført paa c. $60^{\circ} 41',_4$ N. $28^{\circ} 41',_7$ E. paa *Øen Pikarluoto*. Hvid Tavle med rød, lodret Midterstreg.

d) *Karniemi* Baake er opført paa c. $60^{\circ} 36',_{85}$ N. $28^{\circ} 32',_3$ E. paa *Øen Suonion Saari S.-lige Del*. Hvid Tavle. Baaken angiver som tidligere en Ledelinie sammen med *Halli* Baake.

e) *Halli* Baake er opført paa c. $60^{\circ} 36',_5$ N. $28^{\circ} 31',_6$ E.
(Kort Nr. 184.)

2219. Rusland. Finske Bugt. Viborg Bugt og Björkö Sund. Oplysning om Afmærkning.

(N. f. S. Nr. 37/2773. Berlin 1940.)

1. I *Viborg Bugt* findes nu følgende Spirtønder:

a) En hvid og rød Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa hver af følgende Pladser:

1. $60^{\circ} 42' 34''$ N. $28^{\circ} 43' 41''$ E.	8. $60^{\circ} 39' 07''$ N. $28^{\circ} 36' 29''$ E.
2. $60^{\circ} 42' 27''$ N. $28^{\circ} 43' 42''$ E.	9. $60^{\circ} 37' 35''$ N. $28^{\circ} 33' 33''$ E.
3. $60^{\circ} 41' 57''$ N. $28^{\circ} 43' 12''$ E.	10. $60^{\circ} 36' 52''$ N. $28^{\circ} 33' 15''$ E.
4. $60^{\circ} 41' 26''$ N. $28^{\circ} 41' 59''$ E.	11. $60^{\circ} 36' 28''$ N. $28^{\circ} 32' 00''$ E.
5. $60^{\circ} 41' 08''$ N. $28^{\circ} 41' 14''$ E.	12. $60^{\circ} 31' 43''$ N. $28^{\circ} 24' 24''$ E.
6. $60^{\circ} 41' 01''$ N. $28^{\circ} 41' 24''$ E.	13. $60^{\circ} 26' 43''$ N. $28^{\circ} 29' 42''$ E.
7. $60^{\circ} 40' 50''$ N. $28^{\circ} 40' 49''$ E.	

b) En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa hver af følgende Pladser:

1. $60^{\circ} 41' 42''$ N. $28^{\circ} 42' 40''$ E.	4. $60^{\circ} 36' 23''$ N. $28^{\circ} 31' 55''$ E.
2. $60^{\circ} 38' 24''$ N. $28^{\circ} 34' 46''$ E.	5. $60^{\circ} 35' 00''$ N. $28^{\circ} 28' 27''$ E.
3. $60^{\circ} 38' 21''$ N. $28^{\circ} 34' 29''$ E.	

c) En sort og hvid Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa hver af følgende Pladser:

1. $60^{\circ} 41' 39''$ N. $28^{\circ} 42' 39''$ E.	7. $60^{\circ} 38' 16''$ N. $28^{\circ} 34' 22''$ E.
2. $60^{\circ} 41' 36''$ N. $28^{\circ} 42' 29''$ E.	8. $60^{\circ} 36' 44''$ N. $28^{\circ} 33' 25''$ E.
3. $60^{\circ} 41' 04''$ N. $28^{\circ} 41' 32''$ E.	9. $60^{\circ} 36' 13''$ N. $28^{\circ} 30' 50''$ E.
4. $60^{\circ} 40' 24''$ N. $28^{\circ} 39' 18''$ E.	10. $60^{\circ} 33' 40''$ N. $28^{\circ} 25' 13''$ E.
5. $60^{\circ} 40' 16''$ N. $28^{\circ} 38' 50''$ E.	11. $60^{\circ} 31' 08''$ N. $28^{\circ} 25' 50''$ E.
6. $60^{\circ} 39' 24''$ N. $28^{\circ} 37' 17''$ E.	12. $60^{\circ} 30' 04''$ N. $28^{\circ} 27' 35''$ E.

d) En hvid Spirtønde med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa hver af følgende Pladser:

1. $60^{\circ} 38' 24''$ N. $28^{\circ} 35' 18''$ E.	4. $60^{\circ} 36' 20''$ N. $28^{\circ} 32' 13''$ E.
2. $60^{\circ} 38' 16''$ N. $28^{\circ} 34' 27''$ E.	5. $60^{\circ} 36' 12''$ N. $28^{\circ} 31' 34''$ E.
3. $60^{\circ} 36' 40''$ N. $28^{\circ} 31' 53''$ E.	

2. Afmærkningen i *Björkö Sund* N. for Linien *Virtaniemi—Kuninkaanniemi* indtil *Svetlana Banke* samt Afmærkningen ved *Uvarova* og *Papinmatala Banker* er paa Plads.

(Kort Nr. 184.)

2220. Rusland. Finske Bugt. Lavansaari. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 37/2774. Berlin 1940.)

a) *Lavansaari* Fyr paa c. $60^{\circ} 02',_2$ N. $27^{\circ} 49',_7$ E., paa *Øens N.-Ende*, er forandret fra at vise fast, hvidt Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s.

b) Ledefyrene paa c. $60^{\circ} 01',_3$ N. $27^{\circ} 49',_3$ E., der viste hvidt og rødt, vekslende Lys, viser nu rødt, fast Lys.

(Kort Nr. 184.)

(Se Tillæg.)

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

2221. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmaalingen den 29. August 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. 34/2038 1940.)

(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2222. Afrika. Fransk Marokko. Alle Fyr slukket.
(A. a. l. N. Nr. 15/539. San Fernando 1940.)
Fyrene paa Kysten af *Fransk Marokko* er slukket.
2223. (T). Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Lagostas Fyr midlertidigt forandret.
(A. a. N. Nr. 13/58. Lisboa 1940.)
Lagostas Fyr paa c. $8^{\circ} 45'$ S. $13^{\circ} 18'$ E. er midlertidigt slukket for Reparation, under hvilken der tæt ved Fyret er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 61 m. Synsvidde: 14 Sm. Trøbygning.
2224. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Cabo de Santa Maria. Nyt Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 13/55. Lisboa 1940.)
Paa Toppen af *Cabo de Santa Maria* er paa $13^{\circ} 25' 16''$ S. $12^{\circ} 31' 32''$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 5,7^s. Flammens Højde: 109 m. Synsvidde: 26 Sm. Hvidt, firkantet Taarn.
2225. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Ponta Grossa. Nyt Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 13/57. Lisboa 1940.)
Paa Toppen af *Ponta Grossa* er paa $14^{\circ} 12' 57''$ S. $12^{\circ} 20' 05''$ E. tændt et nyt Fyr, *Ponta Grossa* Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 5,7^s. Flammens Højde: 51 m. Synsvidde: 19 Sm. Hvidt, firkantet Taarn.
2226. (T). Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Giraúl Fyr midlertidigt forandret.
(A. a. N. Nr. 13/59. Lisboa 1940.)
Giraúl Fyr paa c. $15^{\circ} 08'$ S. $12^{\circ} 07'$ E. er midlertidigt slukket for Reparation, under hvilken der tæt ved Fyret er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,0^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,0^s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 14 Sm. Fyrbygning af Trø.

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

2227. Brasilien. St. Paul Rock. Kendeligt Punkt.
(N. f. S. Nr. 36/2723. Berlin 1940.)
Paa Toppen af den 14 m høje Klippe paa c. $0^{\circ} 56'$ N. $29^{\circ} 22'$ W. staar et gammelt Fyrtaarn, der ikke mere er i Brug.

- 2228. Brasilien. Santos Anduvning. Pedra do Corvo Fyr og Ilha das Palmas Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 36/2726. Berlin 1940.)
a) *Pedra do Corvo* Fyr paa c. $23^{\circ} 52' S.$ $46^{\circ} 07' W.$ er ændret. Synsvidden er forøget til 11 Sm. Fyret er nu synligt i en Vinkel mellem Pejlingerne 113° og 358° .
b) Ved *Ilha das Palmas* Fyr paa c. $24^{\circ} 00',5 S.$ $46^{\circ} 19',5 W.$ er Synsvidden blevet forøget til 8 Sm.
- 2229. Brasilien. Rio Grande do Sul. Rio São Gonçalo. Lystønde forandret.**
(N. f. S. Nr. 36/2729. Berlin 1940.)
Den rødmalede Lystønde 3 paa c. $31^{\circ} 46',3 S.$ $52^{\circ} 15',9 W.$, der viste rødt Et-Blink hver 9^s , er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$.
- 2230. Argentina. Bahia Cracker. Bagbaake odelagt.**
(N. f. S. Nr. 36/2730. Berlin 1940.)
Bagbaaken paa c. $42^{\circ} 58' S.$ $64^{\circ} 29' W.$ er væltet. Den vil atter blive rejst.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2231. Jugoslavien. Kolocep (Calamotta) Kanal. Sipan Ø. Nyt Navn.**
(N. f. S. Nr. 36/2685. Berlin 1940.)
Pynten paa $42^{\circ} 45' 20'' N.$ $17^{\circ} 51' 10'' E.$ benævnes *Punta Quieta*.
- 2232. Grækenland E.-Kyst. Athen Bugt (Saronicos). Piræus Havn. Spærringer udlagt. Sejlansvisning.**
(A. a. N. Nr. 58 (10). Athen 1940.)
Udfør Indsejlingerne til *Keratsini Bugt* og *Piræus* Havn er udlagt Spærringer. Til *Piræus* Havn fører kun et enkelt Løb. Et Vagtskib er stationeret tæt ved Løbet til Vejledning for Sejladsen.
Der er Lodstvang for Sejlads paa *Piræus*. Skibe, der nærmer sig *Piræus*, skal stoppe for Lods og maa uden denne ikke passere Linien mellem Øen *Psyttalia* SW.-Pynt paa $37^{\circ} 56',1 N.$ $23^{\circ} 34',7 E.$ og *Piræushalvøens* S.-Spids paa $37^{\circ} 55',5 N.$ $23^{\circ} 38',0 E.$
Vagtskibet fører de internationale Afvisnings- og Advarselssignaler.
- 2233. Ægypten. Mersa Matruh. Bagbaake flyttet.**
(N. f. S. Nr. 36/2686. Berlin 1940.)
Bagbaaken paa c. $31^{\circ} 21',7 N.$ $27^{\circ} 13',5 E.$ er flyttet i Ledelinens Retning 211° og staar nu 313 m fra Forbaaken.

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

- 2234. Sunda Øerne. Borneo SW.-Kyst. Bawal Island E. Grunde.**
(N. f. S. Nr. 36/2734. Berlin 1940.)
E. for *Bawal Island* er fundet nedennævnte Grunde i vedføjede Afstande og Retninger fra *Simbar Rock (Loekot Kra)* paa $2^{\circ} 45' 30'' S.$ $110^{\circ} 13' 40'' E.$:
a) Et Skær i Overfladen $4,8$ Sm $299^{\circ},5$.
b) En $3,7$ m Grund $4,4$ Sm 302° .
c) En $5,1$ m Grund $5,1$ Sm $306^{\circ},5$.
- 2235. Formosa E.-Kyst. Karenko. Fyrbelysning forandret.**
(N. f. S. Nr. 36/2736. Berlin 1940.)
1. Ledefyr tændt.
a) Paa c. $24^{\circ} 00' N.$ $121^{\circ} 38' E.$, $2,06$ Sm 44° fra *Karenko* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: $18,9$ m. Synsvidde: 14 Sm. Rød, ottekantet Betonbaake. Bagfyr.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1940
6/485 *Lille-Bælt. Als Sund. Sønderborg.* Oplysning om Lysafmærkningen ved Net- og Kæde-spærringen.
6/576 Advarsel mod Opankring i Nærheden af Søkabler.
18/1327 *Store-Bælt. Korsør—Sprogø—Nyborg.* Ankring og Fiskeri forbudt.
18/1328 *Lille-Bælt N.-lige Indsejling.* Ankring og Fiskeri forbudt.
21/1458 Bekendtgørelse om Lodstvæng ved *Lillebæltsbroen* og *Storstromsbroen*.
22/1523 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
28/1759 } *Lillebæltsbroen. Storstromsbroen.* Fortøjningsbøjer til Lodsartøjer udlagt.
31/1924 }
35/2106 Forholdsregler vedrørende Sejlads i *danske* Farvande. Advarsel.
36/2111 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.

I. Østersøen

- 1940
2/4 *Østersøen. Adlergrund* Fyrskib N. Vrag.
2/8 *Danmark. Bornholm. Gudhjem* S.-lige Havn. Havnearbejder. Ledefyr midlertidigt slukket.
2/9 *Sverige S.-Kyst. Utlången—Falsterborev.* Undervandshindringer. Advarsel.
3/140 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer* N. Vrag.
5/395 *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Dybde i Indløb.
5/396 *Østersøen. Bornholm* S. Vrag.
7/611 *Tyskland. Hela* N. Vrag.
15/1125 *Rusland. Finske Bugt.* Forbudte Omraader.
16/1188 *Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen* Fyrskib. Fyrkarakter og Taagesignal forandres.
16/1190 *Tyskland. Danzig Bugt.* Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
21/1460 *Tyskland. Darsserort* Fyr W. Vrag afmærket.
21/1483 *Tyskland. Østersøen* W.-lige Del. Fyr midlertidig slukket.
22/1490 *Østersøen. Keldsnor* Fyr SSW. Skibsfartshindring.
22/1505 *Tyskland. Kiel* Fyrskib SW. Vrag.
23/1528 Sejladsforskrift vedrørende *Stockholm*.
23/1531 *Sverige. Stockholm* Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.
23/1532 } *Finland. Sejladsforskrifter. Førlige Omraader.*
29/1826 }
23/1538 *Estland. Finske Bugt. Pakri* NW. *Juminda* N. Førlige Omraader. Advarsel.
23/1545 *Tyskland. Passage* gennem *Kielerkanalen*.
25/1624 *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
25/1626 *Sverige. Södra Kvarlen* og *Öregrund* Skærgaard. Minespærringer. Sejladsforskrift. Advarsel.
25/1633 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors.* Sejladsforskrifter. Fyr tændt. Advarsel.
25/1634 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors—Kotka.* Sejladsforskrift. Advarsel.
25/1637 *Estland. Finske Bugt. Ihasalu.* Skydeøvelser og Bombekastning. Advarsel.
25/1644 *Tyskland. Lübeck Bugt. Steinriff.* Vrag.
25/1645 *Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak* NE. Vrag.
25/1663 *Danmark. Gedser* Fyr E. t. N. 1/2 N. Skibsfartshindring.
26/1666 *Østersøen. Lille-Bælt* S.-lige Indgang. *Store-Bælt* S.-lige Indgang. *Gedser Rev-Dars. Sundet* S.-lige Indgang. Lodstjeneste ved Minespærringer ophørt. Sejlanvisning.
26/1678 *Finske Bugt. Førlige Omraader.* Sejladsforskrifter.
26/1683 } *Tyskland* W.-lige *Østersø.* Sejladsforskrifter.
27/1705 }
30/1858 } *Østersøen. Keldsnor* Fyr S. t. W. Oplysning om Vrag.
27/1730 *Estland. Finske Bugt.* Skydeøvelser. Advarsel.
28/1777 *Estland. Finske Bugt. Hiimadal* Fyrskib midlertidig ombyttet.
30/1859 *Danmark. Gedser* Rev. Sejlløb for mindre Skibe afmærket.

1940

- 31/1898 *Finland.* Oplysning om Minefarc.
 31/1902 *Finland.* Skärgårdshavet. Utö. Sejladsforskrift.
 32/1930 *Finland.* Bottniske Bugt. Indløbet til *Uusikaupunki (Nystad)*. *Enskär*. Løbet aabnet for Trafik.
 32/1935 *Finland.* Finske Bugt. *Kotka* Anduvning. Sejladsforskrift.
 32/1937 *Rusland.* Finske Bugt. *Demansten* N. Undervandshindring.
 32/1943 *Tyskland.* Kieler Bugt. Vrag.
 34/2019 *Danmark.* Bornholm. *Ronne*. Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.
 34/2036 *Tyskland.* Danzig Bugt. *Putziger Wick*. Forbudt Ankringsomraade.
 34/2060 *Finland.* Bottniske Bugt. *Norrskär* Fyr. Taagesignalapparat midlertidigt ude af Funktion.
 34/2063 *Finland.* Finske Bugt. *Porkkala—Kallböda*. Farvand frigivet. Sejladsforskrift.
 36/2122 *Finland.* Finske Bugt. *Hangö*. Sejladsforskrift.
 36/2124 *Rusland.* Finske Bugt. *Leningrad* Fyrskib inddraget. Reservefyrskib udlagt. Sejladsforskrift.
 37/2152 *Østersoen.* *Gedser Rev—Dars*. Minespærring. Ny Rute for Gennemsejling.
 37/2164 *Tyskland.* *Rügen E.-Kyst*. *Sellin E.* Skibsfartshindring.
 38/2215 *Østersoen.* *Fehmarnbelt* Fyrskib W. Undervandshindring. Advarsel.

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

1940

- 2/42 *Danmark.* Sundet. *Kalveboderne*. Uddybning. Oplysning om Gravemaskiner m. m.
 2/46 *Sverige.* Sundet. *Ven*. Fyr- og Taagesignalstation oprettes.
 2/48 *Sverige.* Sundet. *Skanor Havn*. Sømærker midlertidig inddraget.
 2/56 *Danmark.* Store-Bælt. *Mullerup Havn*. Indsejlingsrønde tilsandet.
 2/58 *Danmark.* Lille-Bælt. *Bogense*. Oplysning om Dybde i gravet Rende.
 5/476 a. *Danmark.* Store-Bælt. *Keldsnor*. Vrag.
 6/590 *Danmark.* Sundet. *København*. *Kronløb* Fyrlinie. Radiofyr oprettet.
 19/1377 *Sverige.* Sundet. *Oskars Grund* SW. Undervandshindring.
 19/1378 *Danmark.* Lille-Bælt. *Skanseodde* S. Undervandshindring.
 21/1461 *Danmark.* Sundet. *Taurbæk Rev*. Skibsfartshindring.
 21/1464 *Danmark.* Køge Bugt. *Drogden* Fyr S. Skibsfartshindring.
 21/1486 *Danmark.* Sundet. *Drogden*. *Drogden* Fyr W. Skibsfartshindring afmærket.
 22/1506 *Danmark.* Sundet. *Drogden* S,0 m Rende. Afmærkning forandret.
 25/1646 *Danmark.* Sundet. *Drogden* Fyr W. t. N. Skibsfartshindring.
 25/1649 *Danmark.* Store-Bælt. *Korsør Yderhavn*. Dybde aftaget.
 25/1651 *Danmark.* Store-Bælt. *Langelandsbælt*. Vrag.
 25/1653 *Danmark.* Lille-Bælt S.-lige Del. Vrag.
 26/1688 *Danmark.* Store-Bælt. *Omo* SW. Vrag.
 26/1703 *Danmark.* Store-Bælt. *Langelandsbælt*. *Tranekær E.* Skibsfartshindring.
 26/1704 *Danmark.* Lille-Bælt S.-lige Del. Lodstjeneste inddraget. Sejlanvisning.
 27/1733 } *Danmark.* Sundet N.-lige Indgang. Spærring udlagt. Vagtskib. Advarsel.
 32/1945 }
 27/1758 } *Sverige.* Sundet N.-lige Indg. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 32/1978 }
 28/1783 *Danmark.* Smaalandsfarvandet. *Ulvsund*. Bro under Bygning. Advarsel.
 30/1868 *Danmark.* Lille-Bælt. Anbringelse af Beskyttelsesnet omkring *Lillebæltbroens* Strømpiller. Advarsel.
 32/1946 *Sverige.* Sundet. *Malmö Red*. Lodsfartøj midlertidig udlagt.
 33/1999 *Danmark.* Sundet. *Drogden*. *Dragor Fort* S. Skibsfartshindring.
 35/2107 *Danmark.* Sundet. *København* Havn. *Toldbodbommen*. Signal ude af Virksomhed.
 35/2108 *Danmark.* Smaalandsfarvandet. *Gronsvund*. Gravet Rende over *Tolkebarren*. Oplysning om Dybde.
 35/2109 *Danmark.* Lille-Bælt. *Bjornsknude* S. Skibsfartshindring.
 36/2129 *Danmark.* Store-Bælt. *Kalundborg* Havn. Uddybningsarbejder. Afmærkning ikke paa Plads.
 38/2221 *Danmark.* Farvandet Syd for Fyn. *Klørdyb*. Oplysning om Dybde.
 38/2245 *Danmark.* Smaalandsfarvandet. *Stege* Bugt. Oplysning om *Koster Rende*. Afmærkning forandret.
 38/2246 *Danmark.* Farvandet Syd for Fyn. *Heje Stene* Lob. Skibsfartshindring.
 38/2247 *Danmark.* Lille-Bælt. *Brandso* SW. Skibsfartshindring.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1940

- 2/65 *Danmark.* Kattegat. *Aarhus* Bugt. Havnearbejder. Advarsel.
 2/66 *Danmark.* Kattegat. Indsejlingen til *Mariager Fjord*. Dybde aftaget.
 2/67 *Danmark.* Kattegat. *Læsø N.-Kyst*. *Østerby* Havn. Dækmole under Bygning. Advarsel.
 2/68 *Danmark.* Kattegat. *Aalbæk* Havn under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.

- 1940
 2/69 Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib inddraget.
 2/73 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
 2/75 Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Brobygningsarbejder. Advarsel.
 2/79 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 2/80 Sverige. Skagerrak. Våderoerne. Nyt Fyr tændes.
 14/1064) Sverige. Kattegat og Skagerrak. Lystønder udlægges.
 15/1138) Danmark. Skagerrak. Rubjærg Knude W. Vrag „Eischersheim“ afmærket.
 15/1137 Danmark. Skagerrak. Hirtshals—Rubjærg Knude. Undervandshindring.
 15/1181 Kattegat. Skagen Fyr E. t. N. Vrag „Hedderheim“.
 18/1342 Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Oplysning om Dybde i Indsejling.
 18/1343 Danmark. Kattegat. Læso S. Søndre-Rønner. Baake forsvundet.
 19/1385 Danmark. Kattegat. Anholt SSE. Vrag.
 19/1386 Danmark. Limfjorden. Kaas Bredning. Uren Bund.
 19/1424 Danmark. Kattegat. Skagen Havn SE. 1/2 E. Vrag.
 20/1439 Sverige. W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespæringer udlagt. Advarsel.
 20/1441 Danmark. Limfjorden. Oddebroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.
 20/1454) Kattegat. Hasenør-Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
 30/1870) Danmark. Kattegat. Sejero Fyr SW. t. W. Skibsfartshindring.
 22/1525) Danmark. Kattegat. Aarhus. Havnearbejder. Midlertidig Afmærkning.
 23/1575) Danmark. Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.
 24/1594 Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr N. Skibsfartshindring.
 25/1658 Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib ombyttes midlertidigt.
 25/1664 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Lystønder midlertidig udlagt.
 25/1665 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Lystønder midlertidig udlagt.
 27/1738 Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt. Oplysning om Dybde.
 32/1980 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Trafiksignaler.
 33/2003 Danmark. Kattegat. Fyns Hoved. Lango Hoved. Vrag.
 33/2004 Danmark. Kattegat. Frederikshavn SW. t. S. Skibsfartshindring.
 33/2006 Danmark. Limfjorden. Skellet NE. Skibsfartshindring.
 35/2087 Sverige. Kattegat. Øvelsesskydning. Færlige Omraader. Advarsel.
 35/2088 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 37/2165 Danmark. Kattegat. Hals Barre. Skibsfartshindring.
 37/2213 Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
 37/2214 Danmark. Isefjord. Jøgerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
 38/2250 Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hcving. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1940
 3/151 Nordsøen. Sild W. t. N. Vrag af Uddybningsmaskine.
 5/482 Skotland. Moray Firth. Øvelsomraade for Luft-Bomber. Advarsel.
 6/532 England. The Downs N.-lige Anduvning. Færligt Omraade.
 6/533 England. Themsen. Sheerness Anduvning. Undervandshindringer.
 7/625 Danmark. Graadby. Jerg Fyr slukket. Taagesignal ude af Virksomhed.
 7/629 Skotland. Firth of Moray. Minefelt.
 8/689 Rusland. Nordlige Ishav. Kola Inlet lukket for Sejlads.
 8/694 Nordsøen. Brown Ridge E. Vrag.
 8/747 England. Oplysning om Besejling af Løbet mellem Folkestone og Main Channel. Rettelse til E. f. S. Nr. 4/261 1940.
 10/840 Nordsøen. Schouwenbank WNW. Færligt Omraade.
 10/841 Holland. Signaler til Skibe i Havsnød.
 10/845 England. Dover Channel. Lystønder flyttet.
 10/882 Nordsøen. Schouwenbank N. Færligt Omraade.
 12/967 Skotland. Firth of Forth. Inchkeith ENE. Undervandshindringer. Advarsel.
 13/1010 Nordsøen. Bligh Bank E. Skibsfartshindring.
 13/1020 England. Harwich Havn. Kontrol med Handelsskibe.
 14/1069 Nordsøen. Themsen—Noord-Hinder Fyrskib. Vrag.
 15/1139 Nordsøen. Skotland. Firth of Moray. Advarsel.
 15/1140 Danmark. Jylland W.-Kyst. Torsminde Sluse W. Vrag „Edmund Hugo Stinnes“ afmærket.
 15/1149 England. Humber Anduvning. Spurn Point ESE. Undervandshindring.
 16/1204 Nordsøen. Fairy Bank SE. Skibsfartshindring.
 16/1208 England. Themsen. Sheerness Anduvning. Undervandshindringer.
 17/1272 England. Dover Strade—Humber. Oplysning om Lodstjeneste.
 17/1274 England. Tyne Floden. Forbudt Ankerplads.
 17/1323 Norge. Vestfjord. Bud. Stadlandet. Minespæringer udlagt.
 17/1326 Norges W.-Kyst. Skagerrak. Miner udlagt. Advarsel.
 19/1389 Nordsøen. Skagerrak. Kattegat. Engelsk Minefelt i Nordsøen udvidet.
 20/1442 Finland N.-Kyst. Petsamo. Minefare. Advarsel.

1940

- 21/1471 *Frankrig. Dunkerque.* Forbudt Ankerplads. Skibsfartsforskrift.
 22/1511 *Holland og Belgien.* Miner udlagt. Advarsel.
 23/1553 *Skotland. Firth of Forth.* Trafikbestemmelser.
 24/1600 *Norge. Vest Fjord og And Fjord.* Miner udlagt.
 24/1602 *Norge. Bergen. Namsos.* Miner udlagt.
 27/1741 *Finland. Petsamo.* Sejladsforskrift.
 31/1921 *Nordsøen og Dover Stræde.* Miner udlagt. Sejladsforskrifter. Advarsel.
 34/2086 *Finland. Petsamo. Liinahamari.* Sejladsforskrift.

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

1940

- 8/743 *Skotland W.-Kyst. Clyde. Greenock.* Forbudt Ankerplads.
 10/852 *England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Mersey Floden Indløb. Bar Fyrskib.* Sejladsforskrift
 10/855 *Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Rothesay Bugt.* Undersøgelsesankerplads oprettet.
 10/887) *Orkney Øerne. Stronsay Firth. Gairsay.* Forbudte Ankringsomraader.
 11/948) *Orkney Øerne. Shapinsay Sound.* Undervandshindringer.
 12/970 *England S.-Kyst. Spithead.* Lystønde udlagt. Minefelt udvidet.
 14/1088 *Skotland W.-Kyst. Clyde Floden.* Forbudt Ankerplads.
 17/1276 *Frankrig. Cap Gris Nez.* Anduvning. Forbudt Ankerplads.
 17/1280 *Orkney Øerne. Scapa Flow.* Forbudt Ankerplads.
 18/1352 *England S.-Kyst. Spithead. Stokes Bugt.* Forbudt Omraade oprettet.
 22/1513 *Skotland W.-Kyst.* Indløbet til *Firth of Clyde.* Minefelt.
 34/2048 *England S.-Kyst. Solent Kanal.* Skibsfartshindringer udlagt. Afmærkning forandret.
 34/2049 *Irske Hav. S.-lige Indsejling.* Miner udlagt.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1940

- 2/92 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki* Grund fundet.
 2/94 *Island N.-Kyst. Strandabrekar NE.* Grund.
 9/785 *Frankrig. Brest.* Forbudt Omraade.
 20/1445 *Frankrig. Quiberon Bugt.* Skibsfartsforskrift.
 23/1556 *Færoerne.* Fvr midlertidig slukket.
 26/1693 *Sydafrika. Capetown.* Sejladsforskrifter.
 33/2008 *Nordlige Atlanterhav. Engelske* Minefelter.
 35/2092 *Nova Scotia. Gut of Canso.* Undersøgelsestjeneste etableret.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1940

- 6/565 *Ægypten. Alexandria.* Sejladsforskrift.
 11/927 *Grækenland. Poros. Poros Bugt.* Forbudt Ankringsomraade.
 15/1168 *Rusland. Sorte Hav.* Forbudte Omraader.
 15/1172 *Ægypten. Alexandria.* Færligt Omraade. Sejladsforskrifter.
 25/1661 *Rumænien. Sorte Hav. Constantza.* Havn lukket om Natten.
 27/1749 *Ægypten. Alexandria.* Sejladsforskrift.
 28/1807 *Tyrkiet. Marmarahavet.* Forbudte Omraader.
 28/1808 *Syrien. Beirut.* Forbudt Omraade.
 30/1889 *Rumænien. Sorte Hav.* Færlige Omraader. Sejladsforskrift.
 31/1922 *Italien og Kolonier i Middelhavet.* Lodstvang.
 34/2056 *Rumænien. Sorte Hav. Sulina* Anduvning. Sejladsforskrift.
 36/2141 *Rusland. Sorte Hav. Krim S.-Kyst.* Spærrede Omraader.
 36/2142 *Rusland. Sorte Hav. Kertsch—Jenikale Strædet. Kertsch Red.* Forbudt Omraade.
 38/2232 *Grækenland E.-Kyst. Athen Bugt (Saronicos). Piræus Havn.* Spærringer udlagt. Sejl-anvisning.

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

1940

- 6/570 *Singapore Stræde.* Ruter ved Udløb fra *Singapore* og *Keppel Harbour.*
 6/571 *Singapore Stræde. Johore Stræde.* Forbudt Ankerplads.
 6/573 *Japan. Honshu S.-Kyst. Ise No Umi.* Hindringer afmærket med Lystønder.
 9/801 *Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Tarakan.* Undersøgelsestjeneste.
 10/873 *Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Tarakan NW.-Kyst.* Lystønde udlagt. Sejl-anvisning.
 10/874 *Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Balikpapan.* Undersøgelsestjeneste.
 14/1110 *Fransk Indo-Kina. Cam Ranh Bugt.* Sejladsforskrift.
 14/1113 *Australien. New South Wales. Newcastle.* Trafikregulativ.

- 1940
 15/1174 *Sibirien. Amerika Bugt. Forbudt Omraade.*
 15/1175 *Japan. Kyushu W.-Kyst. Hirado Kaikyo Anduvning. Forbudt Ankerplads.*
 16/1230 *Singapore Stræde. Johore Stræde. Forbudt Ankerplads.*
 16/1235 *Kina. Hongkong Anduvning. Minespærringer udlagt. Sejladsforskrifter.*
 19/1407 *Singapore Stræde. Singapore. Skibsfartsforskrift.*
 23/1566 *Japan. Sakito Sima SW. Madara Sima N. Forbudte Ankerpladser.*
 36/2145 *Sunda Øerne. Sumatra S.-Kyst. Sunda Strædet. Lampoeng Bugt. Oostluven. Sejladsforskrift.*
 36/2146 *Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja Strædet. Forbudte Omraader. Oplysning om Fyrskibe. Sejladsforskrift. Advarsel.*
 36/2149 *Kina. Hongkong Anduvning. Sejladsforskrift.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1940
 2/101 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 2/102 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 2/103 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*
 2/104 { *Danmark. Danske Færvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmeldinger pr. Radiotelefon.*
 2/105 *Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte Isberetninger.*
 2/106 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresser: CQ.*
 2/107 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
 2/108 *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*
 2/109 *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Færvande.*
 2/110 *Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.*
 2/111 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforringelser i danske Færvande.*
 2/112 *Danmark. Fælles Radio-Kaldesignal for danske Skibe.*
 2/113 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrammer til danske Skibe.*
 2/114 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*
 2/115 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
 11/940 *Britiske officielle Meddelelser til Handels- og Fiskerskibe pr. Radiotelefon.*
 13/1048 *Forenede Stater i Nord-Amerika. Oplysning om Flyvemaskiner i Neutralitets-Patrouille Atlanterhavet. Vejrobservationsstationer etableret.*
 17/1315 *British Dominions. Kolonier og franske Besiddelser. Advarsel angaaende Fyrbelysning.*
 19/1410 *Østersøen med Tilgangene dertil. Engelske Minefelter.*
 19/1411 *Storbritannien. Advarsel angaaende særlige Fyr.*
 19/1412 }
 22/1527 } *Sverige. Fyr slukket. Radiofyr ude af Virksomhed.*
 28/1814 }
 20/1450 { *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.*
 24/1614 }
 22/1521 *Danmark. Sommertid. Oplysning om Tidssignal m. m.*
 22/1522 *Danmark. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejls i Øresund m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.*
 24/1618 *Tyskland. Spærring af Havne og Flodmundinger.*
 25/1662 *Sverige. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.*
 26/1699 *Norge S.-lige Del. Minofare. Advarsel.*
 27/1754 *Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.*
 27/1757 *Italien. Sicilianske Hav. Færligt Omraade.*
 29/1852 *Italien W.-Kyst. Messina Stræde. Kontrolstationer oprettet. Sejladsforskrift.*
 30/1885 *Tyskland. Advarsler til Søfarende i Henhold til Seewasserstrassenordnung § 17.*
 32/1974 *Sverige E.-Kyst. Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.*
 34/2057 *Norge. Indskrænkning i Fyrbelysningen. Advarsel.*
 35/2104 *Norge. Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingstøderne til Østersøen.*
 35/2105 *Italien og Kolonier. Færlige Omraader. Sejladsforskrifter. Advarsel.*
 37/2212 *Storbritannien. Kanalen og Biscaya Bugten. Færlige Omraader.*

Se desuden Indholdsfortegnelse til E. f. S. Nr. 4-1940.

- b) 0,27 Sm 202°,3 fra a) er tændt et nyt Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde 10,4 m. Synsvidde: 11 Sm. Grøn, ottekantet Betonbaake. Forfyr til a).
2. Fyr midlertidigt tændt.
Paa Hovedet af *Karenko E.*-lige Bølgebryder, 1,28 Sm 64° fra *Karenko Fyr*, er tændt et rødt, fast Fyr. Synsvidde 12 Sm.
3. Lystønder midlertidigt udlagt.
- a) 1,02 Sm 66° fra *Karenko Fyr* er udlagt en sortmalet Tønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s.
- b) 1,2 Sm 60° fra *Karenko Fyr* er udlagt en sortmalet Tønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s.

2236. Korea S.-Kyst. Mijimoku To. Mijo. Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 36/2735. Berlin 1940.)

E. f. S. Nr. 17/1311 1940 udgaar og erstattes af:

- Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er tændt paa Bølgebryderen paa c. 34° 43' N. 128° 03' E. Flammens Højde: 7,6 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvidt, cylindrisk Betontaarn. Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 17/1311 1940.)

2237. (P). Japan. Iyo Nada. Yanaitsu. Fyr tændes.

(N. f. S. Nr. 36/2737. Berlin 1940.)

- a) Paa den E.-lige Bølgebryder paa c. 33° 57',0 N. 132° 08',3 E. tændes et grønt Fyr med En-Formærkelser hver 6^s. Flammens Højde: 8,2 m. Synsvidde: 9 Sm. Hvid, ottekantet Betonbaake.
- b) Paa den W.-lige Bølgebryder paa c. 33° 56',9 N. 132° 08',2 E. tændes et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 6^s. Flammens Højde: 8,2 m. Synsvidde: 9 Sm. Rød, ottekantet Betonbaake.

2238. Australien. New South Wales. Port Jackson. Sow and Pigs Shoal Baake genopført.

(N. f. S. Nr. 36/2739. Berlin 1940.)

- Sow and Pigs Shoal Baake* paa c. 33° 50' S. 151° 16' E. er genopført. Baaken er 8,2 m høj, sort og hvid vandret stribet, af Jern og forsynet med 3 Ben og Ballontopbetegnelse.

2239. Australien. Victoria. Port Phillip. Tønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 36/2740. Berlin 1940.)

- I Stedet for den ødelagte Pælebaake er paa c. 38° 09',5 S. 144° 44',3 E., 1,11 Sm 124° fra den hvide Baake paa *Indented Head*, udlagt en sortmalet Stumtønde.

2240. Australien. Victoria. Port Phillip. West Channel. Grund fundet. Tønde flyttet.

(N. f. S. Nr. 36/2741. Berlin 1940.)

- a) En 4,6 m Grund findes paa c. 38° 14',8 S. 144° 43',2 E., c. 0,85 Sm 16° fra *Woodriff Fyrbaake 6*.
- b) Den sortmalede Tønde 5 er flyttet til Pladsen c. 0,89 Sm 17°,5 fra ovennævnte Fyrbaake 6.

Tillæg.

I. Østersøen.

2241. Østersøen. Møn Fyr S. t. E. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.
Skibsfartshindringen, der var rapporteret at ligge i 16—18 m Vand paa c. 54° 47',₅ N. 12° 37',₅ E., c. 10 Sm S. t. E. for Møn Fyr, er forgæves eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 37/2209 1940.)

2242. Sverige S.-Kyst. Hanö Bugt. Neutralitetsafmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 37/2825. Berlin 1940.)

a) Paa den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa c. 55° 34',₇₅ N. 14° 23',₈₀ E., NE. for *Simrishamn*, er under Kosten blevet anbragt en rød, kvadratisk Plade med den ene Diagonal lodret.

b) Paa hver af de sorte Stager med 1 Ballon paa henholdsvis 56° 05',₇₅ N. 14° 50',₈₀ E., S. for *Karlshamn*, og 56° 02',₀₀ N. 15° 39',₁₀ E., S. for *Sturkö*, er under Ballonen anbragt en sort, kvadratisk Plade med de 2 Sider vandret.

(E. f. S. Nr. 51/3346 1939. Kort Nr. 180 og 181.)

2243. Sverige E.-Kyst. Neutralitetsafmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 37/2825. Berlin 1940.)

a) Paa de røde Stager med 1 opadvendt Kost paa henholdsvis 57° 23',₈₀ N. 16° 46',₅₀ E., SE. for *Kräkelund*, og 57° 48',₂₀ N. 16° 54',₂₅ E., SE. for *Storkläppen*, samt paa den røde Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa 58° 28',₇₀ N. 17° 07',₀₁ E., i *Arköbugten*, er under den tidligere Topbetegnelse anbragt en rød, kvadratisk Plade med en Diagonal lodret.

b) Paa de sorte Stager med 1 Ballon paa henholdsvis 57° 59',₁₀ N. 16° 55',₅₈ E., ved *Innergrund*, og 58° 24',₉₀ N. 17° 11',₂₁ E., ESE. for *Fällbådan*, er anbragt en sort, kvadratisk Plade med de 2 Sider vandret.

(E. f. S. Nr. 44/2919 1939 og 6/489 1940. Kort Nr. 181 og 182.)

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

2244. Sverige. Sundet. Lundåkrabugten. Somærke forandret.

(N. f. S. Nr. 37/2825. Berlin 1940.)

Paa den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa 55° 48',₈₀ N. 12° 51',₄₀ E., SE. for *Landskrona*, er under Kosten anbragt en rød, kvadratisk Plade med den ene Diagonal lodret.

(E. f. S. Nr. 55/3603 1939. Kort Nr. 131, 132, 130, 125 og 180.)

2245. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Stege Bugt. Oplysning om Koster Rende. Afmærkning forandres.

N. for den hidtidige *Koster Rende* W.-lige Del er gravet en 4,1 m dyb, 35 m bred Rende fra 54° 59' (41") N. 12° 11' (04") E. til *Koster Knigge* røde To-Kost paa 54° 59' (30") N. 12° 13' (00") E.

Den nygravede Rende afmærkes medio September d. A., som følger:

I. R e n d e n s N.-S i d e:

- a) En hvid Stumptønde paa $54^{\circ} 59' (42'') \text{ N. } 12^{\circ} 11' (06'') \text{ E.}$
 b) En hvid Stage med Halmvisk paa hver af følgende Pladser:
- | | |
|---|---|
| 1. $54^{\circ} 59' (41'') \text{ N. } 12^{\circ} 11' (18'') \text{ E.}$ | 4. $54^{\circ} 59' (37'') \text{ N. } 12^{\circ} 11' (49'') \text{ E.}$ |
| 2. $54^{\circ} 59' (39'') \text{ N. } 12^{\circ} 11' (27'') \text{ E.}$ | 5. $54^{\circ} 59' (36'') \text{ N. } 12^{\circ} 12' (00'') \text{ E.}$ |
| 3. $54^{\circ} 59' (38'') \text{ N. } 12^{\circ} 11' (39'') \text{ E.}$ | 6. $54^{\circ} 59' (34'') \text{ N. } 12^{\circ} 12' (28'') \text{ E.}$ |

II. R e n d e n s S.-S i d e:

- a) En rød Spidstønde paa $54^{\circ} 59' (35'') \text{ N. } 12^{\circ} 12' (00'') \text{ E.}$
 b) En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa hver af følgende Pladser:
- | | |
|---|---|
| 1. $54^{\circ} 59' (40'') \text{ N. } 12^{\circ} 11' (01'') \text{ E.}$ | 3. $54^{\circ} 59' (30'') \text{ N. } 12^{\circ} 12' (47'') \text{ E.}$ |
| 2. $54^{\circ} 59' (32'') \text{ N. } 12^{\circ} 12' (27'') \text{ E.}$ | |

Afmærkningen ved den tidligere W.-lige Del af *Koster Rende* fra og med *Koster Knigge* røde To-Kost til *Ulvssund* vil blive inddraget. *Koster Knigge* røde Spidstønde vil blive flyttet ud til Kanten af Renden.

(Kort Nr. 161. Dansk Lods III, Side 235. Havnelods, Side 183. Sam.-Fort. Side 79, Nr. 8, 9, 10 og 11.)

2246. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Hoje Stene Løb. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring ligger i c. 4 m Vand paa c. $54^{\circ} 59',_{3} \text{ N. } 10^{\circ} 29',_{5} \text{ E.}$ ved N.-Siden af det N.-lige Indløb til *Hoje Stene* gravede Rende. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt 5 m E. for Skibsfartshindringen.

2247. Danmark. Lille-Bælt. Brandsø SW. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring rapporteres paa c. $55^{\circ} 21' \text{ N. } 9^{\circ} 41' \text{ E.}$, lidt N. for den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost *Anslet Grund*.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2248. Sverige. Kattegat. Skälderviken. Laholmsbugt. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 37/2825. Berlin 1940.)

Paa de sorte Stager med 1 Ballon paa henholdsvis $56^{\circ} 18',_{32} \text{ N. } 12^{\circ} 39',_{87} \text{ E.}$, midt i *Skälderviken*, og $56^{\circ} 29',_{65} \text{ N. } 12^{\circ} 51',_{34} \text{ E.}$, i den SE.-lige Del af *Laholmsbugten*, er under Ballonen anbragt en sort, kvadratisk Plade med de 2 Sider vandret.

(E. f. S. Nr. 47/3070 1939. Kort Nr. 131, 102, 130, 100, 125 og 180.)

2249. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Strømvisere atter i Orden.

Strømviserne paa *Oddesundbroen* er atter i Orden.

c. $56^{\circ} 34',_{8} \text{ N. } 8^{\circ} 33',_{6} \text{ E.}$

(E. f. S. Nr. 31/1919 1940.)

Ekstra-Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2250. Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.

Skarpskydningsøvelser finder Sted paa *Hevring Hede* alle Hverdage fra den 9. September til Slutningen af Oktober 1940. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1700.

Skydepladsen over Havet er begrænset af Linierne: *Ørsted Kirke—Vindingsminde* (c. $56^{\circ} 31',_{3} \text{ N. } 10^{\circ} 26',_{8} \text{ E.}$) og W.-Kant af *Hevring—Hevring Møller* (c. 1 Sm N. for

Hevring). Disse Linier angives, foruden af *Ørsted Kirke*, af Baaker med en hvidmalet Trekant med nedadvendt Spids. Indenfor de nævnte Linier strækker Fareomraadet sig 3,51 Sm fra Kysten.

Under Skydning hejses rødt Flag med hvid Spuns paa det højeste Punkt af Kysten udfor *Hevring Hede* samt i NE.-Kanten af *Hevring By*.

Naar Signalerne er hejst, er det forbudt at besejle eller opholde sig paa det angivne Fareomraade over Havet. Overtrædelse af Forbudet vil blive straffet.

Hevring c. 56° 31' N. 10° 23',5 E.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og
Pilsner
det er
HOF

Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
v/o GRØN & WITZKE
Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 8318

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

ASSENS

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

KALUNDBORG

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG
Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Dreinholt.

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 1

KORSØR

J. LAURITZEN'S EFTF. MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)
ESBJERG
Telgr.Adr. Lauritzen Telefon: 3 822

P. JØRGENSEN & CO.
Indehaver: J. U. JEPSEN
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
KORSØR
Telegr.Adr.: JØRGENSEN Telefon: 6 & 666

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
Telefoner 11 & 41 Telegram-Adresse: HOVMAND

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

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

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.
ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV
Telegr.Adr.: „Andrea“ Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108, 408 & 618

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAET 1876)
FREDERICIA
Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code

SVENDBORG

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

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
TELEFON 413 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 37

TORS DAG 12. SEPTEMBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTNÆVNET

Fragtnævnsløven (Lov om Forlængelse af og Ændring i Lov Nr. 287 af 2. September 1939 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten) har været Genstand for Drøftelser i Rigsdagen. Man har nu foreslaaet at oprette et Ankenævn, hvortil Klager over Fragnævnets Afgørelser kan henvises. Endvidere drøftedes Skibsmæglernes vanskelige Stilling i Øjeblikket, og det oplystes, at der er Forhandlinger i Gang om Tilvejebringelse af en Form for Støtte.

Fra Folketingets Udvalg, der har haft Lovforslaget til Behandling, forelaa en Betænkning. Heri siges, at Udvalget har haft Samraad med Ministeren for Handel, Industri og Søfart, og at man har modtaget Deputationer fra Grosserer-Societetets Komité, Mægler-Korporationen i København, Provinsmæglerforeningen og Klareringsraadet. Endelig har Repræsentanter for Fragnævnet haft Foretræde for Udvalget.

Fra Udvalgets og Ministerens Side foresloges derefter et Par Ændringsforslag. I Lovforslagets Paragraf 1 hed det bl. n., at Fragnævnet skulde medvirke ved Afslutningen af Skibsfartsaftaler. Denne Bestemmelse er nu affattet saaledes, at dets Medvirken sker efter Regeringens nærmere Bestemmelse. Udvalget siger, at denne Ændring tilsigter at fastslaa, at kun i det Omfang, Regeringen maatte finde det paakrævet, skal Fragnævnet medvirke ved Afslutningen og Administrationen af Handels- og Skibsfartsaftaler.

Det andet Ændringsforslag bestaar i en hel ny Paragraf, som har følgende Ordlyd:

»Fragnævnet er under Udøvelsen af de Nævnet tillagte Funktioner at anse som en offentlig Myndighed. De af Fragnævnet givne Forskrifter og Paalæg kan senest 8 Dage efter, at den, til hvem de retter sig, har modtaget Underretning, forlanges forelagt et af Ministeren for Handel, Industri og Søfart i dette Øjemed nedsat Nævn, bestaaende af en Formand samt af yderligere 2 Medlemmer. De nærmere Regler for Nævnets Afgørelser fastsættes af Ministeren. Nævnet afgiver Indstilling til Ministeren for Handel, Industri og Søfart angaaende forelagte Spørgsmaals Afgørelse. Ministerens Afgørelse er endelig.«

Udvalget bemærker, at den, der føler sig utilfreds med Fragnævnets Afgørelser, kan rette Klage til dette Ankenævn. Den endelige Afgørelse ligger dog hos Ministeren. Udvalget forudsætter, at Ministeren, naar Afgørelsen skal træffes, gøres bekendt med eventuelle Mindretals Synspunkter i Fragnævnet og Ankenævnet.

Udvalget fremhævede iøvrigt, at det ogsaa under de nuværende Forhold — der for Skibsfartens Vedkommende er stærkt ændrede siden Fragnævnet oprettedes — maa være Fragnævnets Hovedopgave, for hvilken Opgave andre Hensyn maa vige, at disponere saaledes over den forhaandenværende Tonnage, at Landets Tilførsler først og fremmest sikres paa den hurtigste, billigste og mest hensigtsmæssige Maade.

Udvalgets Ordfører, den konservative Direktør Boeck-Hansen, anbefalede disse Ændringsforslag, da Lovforslaget kom til 2. Behandling i Folketingets Møde. Han fremhævede, at det — da Fragnævnet blev nedsat — gjaldt om at skaffe tilstrækkelig Tonnage til Landet, medens Forholdet efter den 9. April er af en anden Karakter. Nu gælder det om at fordele den forhaandenværende Tonnage saa godt som muligt. Fragnævnets Opgave er altsaa blevet et Beskæftigelsessspørgsmaal.

I denne Forbindelse pegede Taleren paa Skibsmæglernes Beskæftigelse. Naar Tonnage mangler, er Skibsmæglerne ganske uundværlige, men naar Forholdet er omvendt paa Grund af den øjeblikkelige Situation med Restriktionerne, maa man være opmærksom paa, at Skibsmæglerne ikke lider for meget herunder, saaledes at de, naar Krigen en Gang slutter, kan være fuldtud arbejdsdygtige. Til den Tid bliver der jo netop Brug for megen Tonnage. Jeg henstiller, at der tages Hensyn hertil.

Ordføreren gennemgik derefter de stillede Ændringsforslag, idet han betonedede, at Lovforslaget ikke var skrevet af Hensyn til Skibsfarten eller Importørerne, men først og fremmest for Samfundet. For Hensynet til dette maa alt andet vige.

Udvalget er klar over, at der kan opstaa økonomisk

Uret ved de Afgørelser, Fragnævnet er nødt til at træffe, men den maa saa søges udlignet paa anden Maade.

Taleren sluttede med at fremhæve, hvad Skibsfarten hidtil har udrettet og stadig udretter.

Det socialdemokratiske Medlem Bomholt fremsatte lignende Betragtninger. Han sagde, at Fragnævnet ikke var en lukket Institution, men at det havde direkte Ansvar overfor Offentligheden, og at der maatte være et nært Samarbejde mellem Nævnet og Ministeren.

Med Hensyn til Skibsmæglerne er det saaledes, at de mindre Skibe ikke kan undvære Mæglerne, men disse Skibe kan ikke brødføde dem. Taleren vilde dog ikke udtale sig nærmere om Understøttelse til Mæglerne, da han forstod, at Spørgsmaalet er Genstand for Forhandlinger.

Handels- og Søfartsminister Christmas Møller svarede.

Ministeren var enig med de forskellige Talere i, at Tiderne er meget vanskelige for Skibsfarten, og at man før eller senere var nødt til igen at lovgive paa dette Omraade. Med Hensyn til Mæglerne kunde Ministeren ikke udtale sig, saa længe Forhandlingerne er i Gang.

FRAGTBERETNING

Naar denne Krigs Historie engang skal skrives vil Net af de mest interessante Kapitler, i hvert Fald for Shipping Folk, utvivlsomt blive en Udredning af de Konsekvenser den engelske Fastlandsblokade har haft for Skibsfarten, ligesom det heller ikke vil være uden Interesse til den Tid at faa fastslaaet, hvor store de Krigsførendes Tab af Handelstonnage faktisk har været. Om det sidste Spørgsmaal er der i Anledningen af Aarsdagen for Krigens Begyndelse saavel fra engelsk som fra tysk Side fremkommet forskellige Meddelelser, men disse er, i hvert Fald fra tysk Side, endnu ikke komplette, idet der i den tyske Oversigt ikke er taget Hensyn til Tab foraarsaget ved Minesprængninger. En Ting, der imidlertid straks falder i Øjnene ved Læsningen af disse fra engelsk, henholdsvis tysk Side fremsatte Opgørelser vedrørende Tab af Handelstonnage, er den store Forskel, der eksisterer mellem de fra engelsk respektive tysk Side opgivne Tal, men en Forklaring herpaa maa antagelig vente til Krigen er forbi.

Om de oversøiske Markeder er der iøvrigt ikke meget Nyt at fortælle. For engelsk Regeringsregning har der været nogen Aktivitet i River Plate Farten, ligesom St. Lawrence til UK. har været ret livligt. River Plate/Irland skal være sluttet til 110/-, hvorimod Raten fra St. Lawrence til UK er uforandret 17/- pr. Qr. For de frie Markeders Vedkommende er det mest fremtrædende Træk den stærke Efterspørgsel for amerikansk Regning for Erts fra praktisk talt alle Jordens Ertsafskibningscentre til U.S. Atlantic, hvilket antagelig skyldes den stærke Acceleration i den amerikanske Oprustning. Fra Forindien til U.S. Atlantic ligger Raten omkring \$15.50, Sydafrika/U.S. Atlantic er sluttet til \$8.50, Takoradi/Baltimore til \$9, Huelva/Baltimore til \$3.75, Rio/USNH. til \$11.25. De øvrige frie Trades viser kun begrænset Aktivitet, men i Kulfarten fra Hampton Roads til Sydamerika synes Ratetendensen at være en Kende fastere. —

I vore hjemlige Farvande har Beskæftigelsesmulighederne været bedre, ja i visse Trades synes der ligefrem at være svage Tegn paa Tonnagemangel. Raterne er, som bekendt, i det store og hele fastlagte, men for de Laster, som det kniber at skaffe Tonnage for, synes Befragterne ikke at være uvillige til at betale noget over den fastsatte Rate. I Kulfarten fra Tyskland til Danmark er der stadigt visse Vanskeligheder ved at skaffe Sten.

DANMARKS SKIBE

Skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen skriver i deres Blad »Frivagten« følgende manende Ord om Danmarks Skibe:

Danmarks Skibe ligger i Dag spredt over Verden næsten uden Beskæftigelse, og ingen af de danske Skoleskibe har i Aar kunnet lægge ud.

Den Dag kommer imidlertid, da dansk Skibsfart skal genopbygges; derfor maa Uddannelsen for et enkelt Aar ikke stoppes.

Det maa undgaaes, at de Unge, der ønsker at følge Søens Kald, skal gaa arbejdsløse eller søge midlertidig Beskæftigelse andetsteds.

Landet har ikke Raad til at lade dygtige Unge gaa ledige. Rederiet har derfor oprettet en Søfartsskole i Svendborg for de Drengene, der alvorligt ønsker at komme til Søs.

I andre Lande gør man et stort Arbejde for at uddanne Ungdommen til at indtage ledende Stillinger; vi her i Danmark maa paa alle Omraader fortsat gøre vort yderste for at sikre, at vor Ungdom er fuldt paa Højde med Ungdommen i ethvert andet Land og kvalificeret til at føre Danmark fremad, saa vi i Fremtiden som i Fortiden kulturelt og materielt kan høre til Europas førende Lande.

Danmarks Fremtid skal skabes af Danskerne selv. Kan vi bevare og skabe en Ungdom, der foruden at være dygtig og pligttopfyldende ogsaa er rede til at gaa ind for det, vi her i Norden anser for Sandhed, Godhed og Ret, kan vi roligt se Fremtiden i Møde.

Historien viser, at Stormagters Indflydelse og Betydning varierer efter Udfaldet af de Krige, de gennem Tiderne har udkæmpet. Magten er baseret paa en Sejr, og betinget af, at intet Nederlag følger efter.

Danmarks Betydning er bygget paa Nationens Kvalitet — dens Kultur, Dygtighed og Vilje til Selvstændighed.

Vore Unge er Garanter for Danmarks Fremtid.

KRIGSFORSIKRINGS-TAB I SVERIGE

Efter hvad Forsikringsbladet »Gjallarhornet« meddeler var indtil 24. August 64 svenske Skibe blevet sænket, hovedsagelig gennem Torpedering under Krigen. Efter hvad Formanden for det svenske Krigsforsikringsnævn, Bankinspektør S. Lindeberg, meddeler i et Interview, er desuden 5 svenske Skibe blevet kondemneret, hvorefter de svenske Krigsforlis som Følge af Krigsforanstaltninger er steget til 69. Værdien alene af disse Skibe beløber sig til over 70 Millioner Kroner. Denne Sum repræsenterer imidlertid langt fra de svenske Tab regnet i Penge. Til de nævnte 70 Millioner maa nemlig lægges de tabte Lasters Værdi, og denne er adskilligt større.

Paa Grund af visse Omstændigheder kan der ikke opgives noget Tal. Blandt andet er adskillige Laster, som var destineret til Sverige, men maatte opløses i udenlandske Havne efter Afspærringen, endnu ikke solgt. Disse repræsenterede imidlertid en Værdi af 130 Millioner Kroner. En Beregning nu af, hvor meget paa denne Sum, der maa anses for tabt, maa give Fejl paa flere Millioner Kr. Ligesaa uvisse eller i al Fald vanskelige at bedømme er de Tab, som kan opstaa af andre Grunde. En Beregning vilde kunne give Fejl paa flere Millioner ogsaa her.

I det omtalte Interview henviste Bankinspektør Lindeberg endvidere til en Skrivelse, som Søforsikringsnævnet havde indsendt til Ministeriet. Af denne fremgaar, at tidligere Jugerede Beløb paa 50 Millioner Kroner for Nævnets Virksomhed vil blive opbrugt. Saa vel Risikoen for yderligere Tab som Spørgsmaalet om de i Udlandet tegnede Reassurancers Effektivitet er umulige at beregne. Forsigtigheden byder derfor, at et Beløb paa yderligere 50 Millioner Kroner maa stilles til Disposition.

Tabet i Krigsforsikringen beregnes saaledes til at blive meget stort under denne Krig. Indtil 1. April var der i Forsikringspræmier indgaaet 75,5 Millioner Kroner, og Krigsforsikringsnævnet regnede den Gang med et Overskud paa 15 Millioner Kroner. Dette har nu vendt sig til et betydeligt Tab. Under den forrige Verdenskrig gav den svenske Krigsforsikring et Overskud paa over 40 Millioner Kroner.

KRIGSFORSIKRINGS-PRÆMIER FOR VARER

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer har nedsat de Krigsforsikringspræmier, der har været gældende siden 11. Juni 1940, saaledes at de Krigsforsikringspræmier, der gælder for Afsejling fra og med den 3. September 1940, indtil videre er følgende (i Parentes angives til Sammenligning de gamle Præmier):

1. Mellem danske Havne, inden for Skagen $\frac{3}{4}$ pCt. (1 pCt.).
2. Mellem Helsingør—Helsingborg og København—Malmø eller vice versa $\frac{3}{4}$ pCt. (1 pCt.).
3. Gedser—Warnemünde eller vice versa $1\frac{1}{2}$ pCt. ($1\frac{1}{2}$ pCt.).
4. Mellem dansk Havn, indenfor Skagen og Østersøhavene 1 pCt. ($2\frac{1}{2}$ pCt.).
5. Mellem dansk Havn, inden for Skagen, og Havne paa Sveriges Syd- og Vestkyst samt Havne i Norge indenfor Linien Skagen — Lindesnæs 1 pCt. ($2\frac{1}{2}$ pCt.).
6. Mellem dansk Havn, indenfor Skagen, og Havne paa Norges Vestkyst, tyske Nordsøhavne og Delfzijl, via Kielkanalen er Præmien uforandret 3 pCt. (3 pCt.).

I de Tilfælde, hvor en Forsendelse mellem danske Havne inden for Skagen bestaar af flere Søtransporter, og een af disse er en Rejse til eller fra Bornholm, beregnes der særskilt Præmie for de to Afsnit af Forsendelsen, saaledes at Præmien for Tiden vil være $1\frac{1}{2}$ pCt. (2 pCt.) for en saadan Forsendelse.

SVERIGES SKIBSFARTSPOLITIK

Sveriges Redareforenings Direktør, Kaptajn O. A. Nordborg, har i flere svenske Blade udtalt sig om den svenske Skibsfarts Stilling og krævet en ændret Søfartspolitik. Direktør Nordborg udtaler blandt andet:

— Under Verdenskrigen opdagede man, at Skibsfarten var en Nødvendighed, hvorpaa Landets Folkeforsørgelse og Erhvervsliv var beroende. Den store Tonnagemangel under Verdenskrigen paaviste, at ikke alene de krigsførende, men ogsaa neutrale Lande under Krigsforhold var afhængig af deres egen Tonnage. Stasforanstaltninger, mest i Form af Subsidier, var derfor det, man greb til i forskellige Lande for at forøge Handelstonnagen og sikre sig saa stor en Del af Søtransporterne som muligt. I Modsætning hertil glemte man her i Landet meget hurtigt Krigsaarenes Erfaringer. Handelsflaadens nationale Betydning gled ud i Glemelsen. Dens økonomiske Sænering og normale Tilvækst interesserede mindre end Gennemførelsen af sociale Reformers i et saadant Tempo, at Sverige derved blev et Foregangsland.

I Artiklen erindres derefter om de følgende Aars ødelæggende Søfartspolitik med store Byrder og Krav, der i Forbindelse med Subsidier og andre Forhold i en Række Lande stillede Handelsflaaden vanskeligere i Konkurrencen paa det internationale Marked. Efter en Omtale af de specielle svenske Forhold under Krigen slutter Direktør Nordborg:

Hvorledes man indenfor en rimelig Tid skal kunne skaffe Erstatning for den Tonnage, som er gaaet tabt under Krigen, er et Spørgsmaal af stor Vigtighed. Det er usikkert, om de allerede udbetalte Forsikringsbeløb strækker til for fremtidig Indkøb af Erstatningstonnage, dersom saadant overhovedet kan faas fra andet Land. Den svenske Tramplonnage er, efter de tilgængelige Oplysninger, i Aarene 1933—38 formindsket med 121 Skibe paa tilsammen ca. 300,000 Tons Dødvægt. Det maa derfor være af stor national Interesse, at Statsmagtens i de senere Tider drevne

ødelæggende Søfartspolitik ikke fortsættes. Da Landet i vanskelige Tider maatte stole paa sin Skibsfart, maa der ogsaa sørges for Skibsfartens Trivsel.

ODENSE HAVN

Odense Havn har udsendt Beretning for 1. April 1939 til 31. Marts om Odense Havn, Kanal og Fjord ved Havneingeniør *H. Fischer Hansen*.

Efter en Omtale af Personalet, Vedligeholdelsesarbejder og nye Arbejder, saasom Havneudvidelsen i Aaløkkeengen, Udlejning af Havnens Areal, Drift af Bedding, Kraner og Bugserbaade, følger til Slut en Redegørelse for Besejlingsforhold og Varetrafik.

Den langvarige, strenge Isvinter bevirkede, at Sejladsen paa Havnen fuldstændig ophørte i Tidsrummet fra 27. Januar til 15. Marts. »Sct. Knud« holdt Sejløbet aabent for Sejlads paa Kanal og Fjord indtil den 2. Februar, hvorefter Isbrydningen blev indstillet, bl. a. fordi der ikke var Udsigt til, at der foreløbig kunde komme Skibe i Havnen paa Grund af manglende Isbryderhjælp i Kattegat og Samsø Bælt.

Den 23. Februar paabegyndte »Sct. Knud« paany Brydning af Isen og naaede paa 7 Dage uden for Gabet. Efter den 29. Februar var Sejløbet mellem Havnen og Gabet saaledes atter farbart, medens der stadig var lukket i det tilstødende Farvand.

Trafikken paa Havnen, og dermed Indtægterne, plejer at være nogenlunde jævnt fordelt paa Aarets 12 Maaneder, men i det forløbne Aar var der kun normal eller lidt over normal Trafik (Beredskabsindkøb) i den første Halvdel, medens sidste Halvdel af Aaret gav noget under

normal Trafik og Indtægt, dels paa Grund af den strenge Isvinter og dels paa Grund af Krigssituationen.

I Aaret 1939—40 er indkommet:

	Antal	N.R.T.
Fartøjer med Maskinkraft	2.144	398.859
Andre Fartøjer	27	3.931
Ialt....	2.171	402.590

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 1939—40 indgaaet ca. 2.351 Fartøjer mod 2.680 i 1938—39.

Efter Nationalitet fordeler Skibene sig saaledes:

Danske 1.869, tyske 212, svenske 152, hollandske 45, finske 27, norske 20, estniske 10, engelske 7, græske 4, lettiske 2, portugisiske 2 samt 1 fra Panama.

Medens der i Aarene 1936—37, 1937—38 og 1938—39 indkom henholdsvis 23, 28 og 29 Skibe med en Brutto-lønning paa over 3.000 Tons hver, er der i 1939—40 kun indkommet 15 Skibe over den nævnte Størrelse.

Den samlede Varetrafik i 1939—40 har været ca. 586.000 Vægttons, hvoraf Importen har udgjort ca. 509.700 Tons (ca. 87 pCt.) og Eksporten ca. 76.300 Tons (ca. 13 pCt.). I Sammenligning med forrige Aar har der i 1939—40 været en Nedgang i Varetrafikken paa ca. 125.700 Tons, hvoraf ca. 118.100 Tons falder paa Importen og ca. 7.600 Tons paa Eksporten eller en samlet Nedgang paa ca. 17,6 pCt.

Skibs- og Vareafgifter har i 1939—40 ialt udgjort 980.796 Kr. 15 Øre mod 1.140.187 Kr. 73 Øre i forrige Aar, altsaa en Nedgang paa 159.391 Kr. 58 Øre.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibstrafikken i Barcelona i 1. Halvaar, 1940

Skibsbevægelserne i Barcelonas Havn i 1. Halvaar. 1940, viser følgende: 304 Skibe paa ialt 745,091 N.R.T. ankom til Havnen. Af disse førte 123 paa 191,000 N.R.T. spansk, 89 paa 384,544 N.R.T. italiensk, 19 paa 15,600 N.R.T. britisk, 15 paa 26,600 N.R.T. hollandsk, 13 paa 26,000 N.R.T. græsk Flag, 10 førte det amerikanske Flag, 7 norsk, 7 svensk, 5 dansk og 3 japansk Flag.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsassessor Møldrup. Direktør H. P. Christensen aflagde Beretning og Regnskab.

Det forløbne Driftsaar har været stærkt paavirket af de Forhold, der er opstaaet som Følge af Krigssituationen. Navnlig har Fremskaffelsen af Materialer til Fuldførelsen af de i Ordre værende Nybygninger været vanskelig, og det har medført betydelige Forsinkelser i Værftets Byggeprogram, ligesom de Stigninger, der er sket i Materialepriser og Lønninger, har medvirket til at forringe Aarets Driftsresultat.

Af det samlede Netto-Overskud paa 749,049 Kr. 12 Øre foreslaar Bestyrelsen, at der til Aktionærerne betales et Udbytte af 8¼ pCt. eller 367,500 Kr., hvilket er det største Udbytte, der maa udbetales i Henhold til Lov Nr. 285 af 30. Maj 1940 om Begrænsning af Adgangen til Udhædning af Udbytter og Tantième i Aktieselskaber. Tantième til Bestyrelsen, som vedlægmæssigt beregnet udgør 21,000 Kr., er i Overensstemmelse med nævnte Lov nedsat til 18,000 Kr. Der er foretaget Afskrivninger til et Beløb af 375,000 Kr., henlagt til løbende Garantier 100,000 Kr., til Skatter 425,000 Kr. og til Dispositionsfond 350,000 Kr.

I Aarets Løb er der anskaffet et moderne Smedepresseanlæg i Forbindelse med Installering af en Staalovn, saaledes at Værftet bliver i Stand til selv at udføre Staalstøbegods og Smedegods i noget større Omfang end tidligere. Desuden er anskaffet flere moderne Værktøjsmaskiner.

Af de ved Driftsaarets Slutning i Ordre værende Nybygninger vil to af Skibene kunne færdiggøres i Løbet af Efteraaret med de forhaandenværende Materialer. Derimod er det usikkert, hvornaar de tilstrækkelige Materiale-tilførsler vil fremkomme til Færdiggørelse af de resterende Nybygninger. Til Udførelse af normale Reparationsarbejder raader Værftet endnu over Lagerbeholdninger af de vigtigere Materialer.

Af større Arbejder er der i 1939—40 afleveret M.S. »Danholm« til Svenska Amerika—Mexiko-Linien, Göteborg, M.S. »Indian Reefer« til J. Lauritzen, København, S.S. »Rita Mærsk« til A. P. Møller og S.S. »Axel Carl« til Dpsk. Heimdal.

Der er udført Reparationer paa 146 Skibe.

Arbejderantallet har svinget mellem ca. 1800 og 2400 Mand, og der er i Lønninger til Funktionærer og Arbejdere udbetalt 8,4 Mill. Kroner.

Ved Driftsaarets Slutning var en Række Motorskibe og Anlæg i Ordre.

Generalforsamlingen godkendte enstemmigt Beretning og Regnskab og genvalgte Grosserer H. H. Nissen og Direktør L. O. Normann som Medlemmer af Bestyrelsen.

Suez-Kanalen uden Trafik

Krigen har ramt Suez-Kanal-Selskabet haardt. Allerede i September sank Trafikken gennem Kanalen med 50 pCt. Senere indtraf der en Bedring, men i de sidste Maaneder er Trafikken Skridt for Skridt gaet tilbage igen, og nu passerer saa godt som ingen Skibe Kanalen mere. Selskabet, der hidtil har været et af Verdens udbytterigeste, staar nu over for en Katastrofe. Der er foretaget talrige Afskedigelses, og de Funktionærer der er hlevet tilbage, har maattet gaa ned i Løn.

Fragttab ved Kollision eller Forlis

I Nordiske Domme for Søfartsanliggender, der tidligere er omtalt her i Bladet, findes foruden de mange Domsgengivelser og Kommentarer forskellige Afhandlinger af Interesse for Skibsfartens Forhold.

Blandt de behandlede Problemer er Spørgsmaalet om Erstatning for Fragttab ved Forlis som Følge af Sammenstød, idet der gives en kort Oversigt over, hvorledes Domstolene i de førende Søfartslande stiller sig til dette Spørgsmaal. Der refereres en Række Afgørelser af engelske, amerikanske og tyske Domstole. De Bidrag, nordisk Domspraksis giver til Løsning af dette Spørgsmaal er yderst sparsomme, men Direktør Jantzen gaar meget detaillert ind i Sagen og henviser blandt andet til Udtalelser af Professorerne Kr. Sindballe og Axel Møller samt Professor Frederik Stang og slutter med følgende Resumé:

Fragttab erstattes som Hovedregel kun for den Rejse, der er under Udførelse ved Forliset. Er Skibet engageret for flere Rejser, vil Tabet af dem komme i Betragtning, hvor de paa særlig Maade er knyttet til Ulykkesrejsen, f. Eks. naar Forliset finder Sted paa Ballastrejse til Lastepladsen, eller det gælder en Tur- og Retur-Rejse eller en samlet Ekspedition om end i flere Etaper og lignende. Ved saadan Udvidelse bør Renter af Erstatning for Skibet kun tilkendes fra et tilsvarende senere Tidspunkt.

For saa vidt angaar den Fortjeneste, som Rederiet gaar glip af ved store Transportkontrakter paa Rejse- eller Tidsbasis, vil Tabet, udover hvad der er nævnt i foregaaende Afsnit, ikke komme i Betragtning paa anden Maade end ved den Rentenydelse, som følger med den Sum, som ydes i Erstatning for Skibets Værdi, og som tilkendes med Renter fra Forlisdagen. Skibets erstatningsmæssige Værdi vil automatisk paavirkes af de Chancer Fragtmarkedet byder, men en langvarig Transportkontraks Værdi for Rederen har ingen Betydning for Fastsættelsen af Skibets Markeds-værdi.

Tilkommer Rejsefragten Rederiet, volder Beregningen af Fragttabet ingen særlige Vanskeligheder. Basis er Beløbet af Bruttofragten, og derfra trækkes de Omkostninger,

Rederen har sparet ved, at Resten af Rejsen ikke bliver udført, d. v. s. Brændsel, Kost og Hyre til Mandskabet, Lods og Bugserbaad, Havneudgifter, Losning o. s. v.

I Tilfælde af Tidsbefragtning indtræder Befragteren ved Siden af Rederen som Fødringshaver for tabt Rejsesfragt eller Tidsfragt. Er Skibet i Ballast, kan han som Regel kræve erstattet den Tidsfragt, som er betalt og spildt, altsaa Tidsfragt fra Ballastrejsens Begyndelse til Forliset. Har Skibet Fragt paa Kølen, bliver hans Krav foruden Erstatning for Brændsel ombord, som gaar tabt ved Sammenstødet, den Fragt han har betinget sig for Rejsen med Fradrag af hans sparede Udgifter, d. v. s. foruden Tidsfragt fra Forliset til den beregnede Tid for Rejsens Fuldførelse, sparet Brændsel, Havneudgifter, Losning o. s. v. Rederen skal have erstattet Tidsfragt fra Forlisdagen til den beregnede Tid for Rejsens Fuldførelse med Fradrag af sparede Udgifter, altsaa særlig Kost og Hyre til Besætningen, Smørelie med mere.

Dersom Rejsen var blevet fuldført, vilde Skibet have været udsat for Ulykker og alle Søens Farer for den Del af Rejsen, som var tilbage, saavel som for Slitage paa Maskineri og Skrog, som er uundgaelig forbundet med enhver Rejse.

Dansk Staalvalseværk ved Næstved

Indenfor interesserede Kredse har man gennem nogen Tid beskæftiget sig med Planer om at oprette et dansk Staalværk, hvis Formaal skulde være at udnytte en Del af den meget store Mængde Affaldsjern, der fremkommer her i Landet, og som hidtil i ganske overvejende Grad er blevet udført. Nu er der truffet endelig Beslutning om at realisere denne Plan, og fornylig stiftedes A/S Det danske Staalvalseværk, hvis Formaal er Omsmelting af Jernaffaldet i et Staalværk samt Fremstilling af Rundjern og Profiljern i et Valseværk.

Værket er stiftet med Støtte af flere af de større danske jernindustrielle Virksomheder og andre betydende Erhvervsvirksomheder samt af Arbejdsgiverorganisationer og Banker, der alle har tillagt Værkets nationaløkonomiske og beskæftigelsesmæssige Værdi Betydning. Dertil har Staten — ikke mindst under Hensyn til de beskæftigelsesmæssige Interesser — tilsagt at yde Sagen sin fulde Støtte.

Der er af private Interessenter tegnet en Aktiekapital paa ca. 7 Mill. Kroner. Endvidere indgaar Staten med en ansvarlig Kapital paa 2½ Mill. Kroner, saaledes at den til Værkets Opførelse og Igangsaetelse nødvendige Kapital i al væsentlig Grad er sikret.

Det nye Selskabs Bestyrelse har til Formand Direktør H. P. Christensen, Helsingør Skibsværft, og bestaar desuden af følgende Medlemmer, Direktør Hans L. Larsen, der er Næstformand, Nationalbankdirektør C. V. Bramsnes, Bankdirektør Poul Ingholt, Skibsreder A. P. Møller, Direktør, Civilingeniør C. A. Møller og Kammerherre O. C. Scavenius.

Ingeniørfirmaet Kampsax skal være Selskabets tekniske Konsulenter ved Selskabets Anlæg.

Beliggenheden er ikke endelig fastsat, men der føres Forhandlinger om Erhvervelsen af et egnet Areal ved Næstved Kanal.

Værkets aarlige Produktion af færdigt Valsemateriale er beregnet til foreløbig at være 40,000 Ts., hvortil vil medgaa en tilsvarende Mængde Affaldsjern samt mindre Mængder af forskellige Tilsætningsmaterialer og henimod 20,000 Tons Kul.

Man regner med, at Værket vil komme til at beskæftige ca. 250 Mand.

Da der her er Tale om en Omdannelse af Jernaffald af dansk Oprindelse til nyt Valsemateriale, der hidtil har maattet indføres, repræsenterer Oprettelsen af Staalvalseværket — selv om dette kun er planlagt for en Produktion af 40,000 Tons aarlig — i nationaløkonomisk Henseende en ikke uvæsentlig Landvinding, idet vi hidtil har været henvist til at indføre hele vort Forbrug af valset Staalmateriale, der normalt andrager omkring 350.000 Ts. aarlig.

Den minesprængte Rutedampers Besætning bisat

Besætningen fra den minesprængte Rutedamper »Rise«, Kaptajn Albertsen, Maskinmester Hansen og Fyrbøder Andersen, blev forleden bisat fra Ærøskøbing Kirke.

Hele den lille By var klædt i Sorg. I Marstal og over hele Øen vejede Dannebrog ligeledes paa halv Stang. Ved Baarerne paraderede en Række Faner, bl. a. fra Den almindelige danske Skibsførerforening. Pastor Moe, Ærøskøbing, talte i Kirken. Følget drog herfra til Havnen, hvor Maskinmester Hansens Baare blev ført om Bord paa en Patruljebaad for at blive sejlet til Thurø. Da Baaden gled ud, kippedes der med Flaget, og Fanerne paa Land sænkedes. Derefter førtes de to andre Baarer til Kirkegaarden.

»Aalborg Værft« bygger Gasbeholder til Esbjerg

Aalborg Skibsværft, der for Tiden beskæftiger sig med Bygning af forskellige Arbejder til Brug for Provinsbyer-

nes Gasværker, har netop i disse Dage et stort Arbejde for Esbjerg Kommune under Bygning. Det drejer sig om en kæmpemæssig Gasbeholder, der er beregnet til at rumme ikke mindre end 40,000 Kbm., og Vægten af Beholderen er 600 Tons. Esbjerg Gasværk vil desuden raade over to andre Beholdere paa tilsammen 20,000 Kbm.

Kampmann, Kierulf & Saxild har udført de forberedende Fundamenteringsarbejder, og Bassinet har en Dybde af 10 Meter.

Foruden det her nævnte store Anlæg arbejder Værftet paa en stor Gasgenerator, som skal installeres ved Aalborg Gasværk, og yderligere foreligger Ordre fra en Række andre Provinsbyer og Landkommuner paa industrielle Anlæg af forskellig Art.

Friktionstabet i Skibes Mellemaksler

Meningerne om Friktionstabet i Skibes Mellemaksler er stærkt delte, idet Tabel af nogle menes at være nogle faa Tiendedele pCt. og af andre 6—8 pCt. af Maskineriets HK. For at komme til Klarhed over Forholdet har Rederiet Svenska Orient Linie i M/S »Sunnanland«, som bygges ved Eriksbergs mek. Verkstad, ladet foretage en Række Prøver.

Skibet har to Drivskruer, og hver Akselledning bestaar af fem Mellemaksler med 291 mm Diameter, hver med to Bæreljer af Ringsmørings-Typen.

For Prøverne anbragtes paa BBA Mellemaksler en Remskive, der ved Kileremme kobledes til en 16 HK Jævnstrømsmotor. Først kørtes agterste og næstagerste Mellemaksler sammenkoblet med 142 Omd/min, og Elektromotorens Spænding og Strømforsbruget maalt, hvorefter Kraftforbruget beregnedes under Hensyntagen til Elektromotorens Virkningsgrad. Derefter kørtes agterste Mellemaksler alene. Friktionstabet i een Mellemaksler, hvor Lejetrykket jo kun svarer til Akslens Vægt, beregnedes da til Forskellen mellem Kraftforbruget ved Korsel med to Mellemaksler og een, idet man herved fra Beregningen borteliminerede Remmens Virkningsgrad og ekstra Tab ved Rempændingen.

Resultatet var følgende:

Elektromotorens Kraftforbrug ved Drift af to Mellemaksler var 3,67 EHK og ved Drift af een Mellemaksler 2,54 EHK. Friktionstabet i een Mellemaksler, d. v. s. to Bæreljer, var altsaa 1,13 EHK eller 0,57 EHK pr. Bærelje.

Da man maa gaa ud fra, at Friktionstabet er praktisk talt ens i alle Bæreljer, er det samlede Friktionstab i 20 Stk. Bæreljer altsaa 11,4 EHK.

M/S »Sunnanland«s to Hoveddieselmotorer udvikler tilsammen 6.000 EHK ved 142 Omd/min. Friktionstabet i Skibes Mellemaksler var altsaa $11,4 : 6.000 = 0,19$ pCt.

Dette Resultat viser, at i moderne Ringsmørings-Bæreljer er Friktionstabet minimalt, og hermed turde det være meget tvivlsomt, om der er nogen som helst Fordele ved — som sket i flere udenlandske Rederier — at gaa over til Kugle- eller Rullelejer, rent bortset fra Spørgsmaalet om disses Driftssikkerhed.

Rumænske Rederier bestiller Skibe i Italien

De italienske Skibsværfter, som for nylig har leveret to Motorskibe for den rumænske Regerings Regning, har nu modtaget Bestilling paa yderligere tre Motorskibe og fire Floddampere. Det drejer sig om gennemgaaende smaa Skibe, som vil blive indsat i Farten paa Donau.

Svensk Damper krigsforlist

Ifølge et Telegram til det svenske Udenrigsministerium fra den svenske Konsul i Dublin, er Damperen »Alida Gorthon« af Helsingborg den 29. August krigsforlist udenfor Irlands Vestkyst. Skibet var paa Rejse til Newfoundland. Af Besætningen er 13 Mand landsat paa Irlands Nordvestkyst, medens Kaptajnen og 10 Mand savnes.

Arbejdet paa Aggersundbroen skrider frem

Paa Firmaet Saabye & Lerches Arbejdsplads i Aggersund har man i disse Dage fuldført Bygningen af den ene af de to Sænkekasser til Broen. Det var Meningen, at Sætningen af Sænkekassen skulde være foregaaet Torsdag, men grundet paa forskellige indtrufne Omstændigheder har Begivenheden maattet udskydes til en Gang midt i næste Uge. Sænkekasse Nr. 2 ventes færdig til Sætningen inden Udgangen af indeværende Maaned.

Pæleramningen i Sundet, der staar i Forbindelse med Sænkekassernes Fundamentering, og som har staaet paa et Aars Tid, er nu i det store og hele afsluttet.

Kapital til Aarhus—Samsø Færgefarten

Aarhusbugtens Dampskibsselskab købte for nogen Tid siden den svenske Damper »Stegsund«, der har gaaet i Skærgaardsfarten ved Stockholm. Skibet, der siden Foraaet har ligget ved Svendborg Skibsværft, hvor det skulde gennemgaa en omfattende Reparation, vil efter Forlydende nu blive solgt til Ophugning. Det har nemlig vist sig, at Reparationsomkostningerne med de nuværende høje Priser bliver saa betydelige, at Selskabet har besluttet at

skille sig af med Skibet og i Stedet for søge at erlurve et bedre Skib, der kan anvendes i Ruten mellem Aarhus, Tunø og Nordby paa Samsø.

Selskabet havde betalt »Stegsund«, der er bygget 1899, med 8000 sv. Kr.

Selskabets anden Damper, »Samsø«, der er bygget 1914 ved P. Ph. Stuhls Værft i Aalborg, det nuværende »Aalborg Værft«, har været udbudt til Salg, men de interesserede Parter søger nu at rejse Kapital for at kunne opretholde Ruten.

Aalborgs Havnefoged trækker sig tilbage

Havnefogden i Aalborg, Kaptajn P. C. Mølbach, der forleden fyldte 70 Aar, har efter næsten 40 Aars Tjeneste trukket sig tilbage. Kaptajn Mølbach, der siden 1. April 1904 har været Havnefoged i Aalborg — Havnefogedstillingen i Aalborg burde rettelig sammen med flere øvrige store Provinshavnefogedstillinger benævnes Havneimesterembeder — har i sin Funktionstid set Aalborg Havn vokse op til et moderne Trafikknudepunkt — baade den gamle Pontonbro og Jernbanebroen over Limfjorden er i hans Tid blevet afløst af nye Pragtkonstruktioner, ved samme Lejlighed er ogsaa Havnepartiet mellem Broerne og Københavnerbaadens Anlægsplads blevet reguleret.

Havnefoged Mølbach har saaledes været med i Aalborg Havns Udvikling fra en lille Provinshavn til en af Landets største Havne.

Genoptagelse af Liniefarten Holland-Danmark

Det hollandske Rederi Schellen, Rotterdam, som har drevet omfattende Liniefart mellem Antwerpen, Rotterdam og København, genoptager nu den direkte Sejlads mellem Rotterdam og danske Havne.

Den første direkte Baad afsejlede fra Rotterdam den 4. ds. og den var fuldlastet med Varer fra Holland. Den direkte Besejling vil blive opretholdt i det Omfang, Forholdene tillader.

Nyt Motorskib til »Helmdal«

Rederiet Heimdal har i disse Dage faaet et nyt Motorskib afleveret fra Helsingør Skibsværft. Det nye Skib — Rederiets første Motorskib — har faaet Navnet »Axel Carl«. Det har været inde ved Frihavnens Redmole og er derfra gaaet ud paa sin Jomfrurejse.

Motorfærgeren »Thy« solgt til Norge

Ved Vildsundbroens Etablering fik Post- og Telegrafvæsenet, der drev denne Overfart, frigjort Motorfærgeren »Thy«, og den har siden Broens Aanbning ligget i Nykøbing M. Færgeren har i længere Tid været udbudt til Salg og er i disse Dage solgt til Færgeselskabet i Narvik.

»Thy« er bygget 1920 under Navnet »Næssund« paa Orlogsværftet. Færgens Længde er 50 Fod, og den er forsynet med en »Alfa«-Motor paa 40 HK.

Damperen »Stensø« solgt

Dampskibet »Stensø« af København er i disse Dage af Skibsfører F. Knudsen solgt til Skibsreder L. Salem i Tallinn.

»Stensø«, der er bygget 1898 i Elmsholm under Navnet »Pauline«, og som laster 225 Tons d. w., er forsynet med en Dampmaskine paa 80 HK. Skibet har i de senere Aar sejlet i Stenarten mellem København og Bornholm. Købesummen andrager 50,000 d. Kr.

EUREKA

PUMPER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVERT 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.: »Skibsværftets

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

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer
 til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630



TOLDBODVEJ 22
 KØBENHAVN
 K.

TELEFON 1403
 TELEGRAM-ADR.:
 AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
 Telefon: 9246

Telegramadr.:
 MONTANAKUL

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
 TLF. C. 3491

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

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687



Hovedoplæg for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København



Brug **Holzappel's
 International**
 Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
 DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
 Amager 1483.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular linesTelegrams:
 Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
 24880 (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.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 11. September 1940.

Nr. 39.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre mod Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal mod Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faae for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Breddede- 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.

2251. Sverige S.-Kyst. Simrishamn Fyr. Fyrkarakter og Synsvidde forandret.
(U. f. s. Nr. 35/1815. Stockholm 1940.)
Simrishamn Fyr paa c. 55° 33' N. 14° 22' E. er elektrificeret. Fyrkarakteren er forandret, saaledes at Fyret efter fremtidig Tænding vil vise Et-Blink hver 4^s, Blink 1^s, Mørke 3^s. Synsvidderne for rødt og grønt Lys er forøget til henholdsvis 11 Sm og 9 Sm.
(Kort Nr. 180 og 181.)
2252. Sverige S.-Kyst. Listershuvud Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 35/1814. Stockholm 1940.)
Listershuvud Fyr paa c. 56° 02' N. 14° 47' E. er atter tændt.
2253. Sverige. Häradsjär—Utlängan. Västervik Indløb. Sticksjär Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 35/1813. Stockholm 1940.)
Sticksjär Fyr paa c. 57° 43' N. 16° 45' E. er forandret og lyser nu, som følger:
1. Hvidt i Pej. fra 107° til 108°. 5. Rødt i Pej. fra 241° til 280°.
2. Rødt i — - 108° - 122°. 6. Grønt i — - 280° - 349°.
3. Grønt i — - 122° - 230°. 7. Hvidt i — - 349° - 358°.
4. Hvidt i — - 230° - 241°. 8. Rødt i — - 358° - 33°.
Synsvidden for grønt Lys er 5 Sm.
(E. f. S. Nr. 35/2071 1940.)
2254. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 35/1852. Stockholm 1940.)
Landsorts Bredgrund Lys- og Fløjtetønde paa c. 58° 43',7 N. 17° 52',9 E. er atter udlagt paa Station.
2255. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 35/1853. Stockholm 1940.)
Nedennævnte Lystønder i Sejllobet *Landsort—Södertälje* er atter udlagt paa Station:
Tilljandersknallt c. 58° 45',5 N. 17° 49',7 E. *Inre Triklubbsgrund* c. 58° 47',9 N. 17° 46',5 E.

2256. (T). Sverige. Ålandshavet. Simpnäsklubb N. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt.
(U. f. s. Nr. 35/1812. Stockholm 1940.)
En sortmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 7^s, er udlagt paa c. 59° 54',₈ N. 19° 05',₀ E., c. 1,₁ Sm N. for *Simpnäsklubb* Fyr. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 9 Sm.
2257. Sverige. Öregrund Skærgaard. Hargshamn Sejløb. Oplysning om Grund.
(U. f. s. Nr. 35/1811. Stockholm 1940.)
En Stengrund med 7,₃ m Vanddybde ved Middelvandstand er fundet SE. for *Granön* paa 60° 09',₇₈ N. 18° 31',₇₃ E.
2258. (P). Finland. Bottniske Bugt. Norrskär. Taagesignal forandres.
(U. f. s. Nr. 24/804. Helsingfors 1940.)
Sirenen paa *Norrskär* Fyr paa 63° 14' 00" N. 20° 36' 18" E. vil i Løbet af Efteraaret 1940 blive ombyttet med en Nautofon. Taagesignalet bliver:
- | | |
|--------------|-------------------|
| 1 Tone..... | 5 s. |
| Pause..... | 28 s. |
| 1 Tone..... | 2 s. |
| Pause..... | 2 s. |
| 1 Tone..... | 2 s. |
| Pause..... | 21 s. |
| Periode..... | 60 ^s . |
2259. (P). Finland. Bottniske Bugt. Råfsö. Nyt Taagesignal.
(U. f. s. Nr. 24/805. Helsingfors 1940.)
I Løbet af Efteraaret 1940 vil der ved *Råfsö* Fyr paa 61° 36' 19" N. 21° 27' 20" E. blive installeret en Nautofon til Afgivelse af Taagesignaler. Signalet bliver:
- | | |
|--------------|-------------------|
| 1 Tone..... | 5 s. |
| Pause..... | 28 s. |
| 1 Tone..... | 2 s. |
| Pause..... | 2 s. |
| 1 Tone..... | 2 s. |
| Pause..... | 21 s. |
| Periode..... | 60 ^s . |
2260. (P). Finland. Bottniske Bugt. Råfsö. Mäntyluoto. Kallo Fyr. Taagesignaler ophører.
(U. f. s. Nr. 24/806. Helsingfors 1940.)
Samtidig med at det nye Taagesignalapparat ved *Råfsö* sættes i Virksomhed, indstilles Afgivelse af Taagesignaler fra *Kallo* Fyr paa 61° 35' 40" N. 21° 27' 44" E. (E. f. s. Nr. 39/2259 1940.)
2261. Finland. Bottniske Bugt. Nystad Indløb. Stånggrund (Tankokari) Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 24/807. Helsingfors 1940.)
Stånggrund Fyr paa 60° 43' 30" N. 21° 02' 04" E. er atter tændt.
2262. Finland. Skärgårdshavet. Utö Havnefyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 24/809. Helsingfors 1940.)
Utö Havnefyr paa 59° 47' 17" N. 21° 22' 02" E. er atter tændt.
2263. Finland. Ekenäs Skærgaard. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 24/794. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Kräkholm övre paa 59° 59' 00" N. 23° 25' 50" E. *Kräkholm nedre* paa 59° 58' 58" N. 23° 25' 45" E.
2264. Finland. Finske Bugt. Orregrund. Nye Fyr tændt. Nye Ledebaaker.
(U. f. s. Nr. 24/791. Helsingfors 1940.)
Orregrund övre Fyr paa 60° 16' 34" N. 26° 27' 17" E. er tændt og viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: 16,₂ m. Synsvidden: 13 Sm. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 19° og c. 27°, nemlig

4° paa hver Side af Ledelinien. Som Dagmærke er Fyrbygningen forsynet med en sort, rektangulær Tavle, som i Midten har et hvidt, lodret Felt.

Orrengrund nedre Fyr paa 60° 16' 21" N. 26° 27' 06" E. er tændt og viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hver 1^m. Flammens Højde: 8,5 m. Synsvidden: 10,0 Sm. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 19° og c. 27°; nemlig 4° paa hver Side af Ledelinien. Som Dagmærke er Fyrbygningen forsynet med en hvid, rektangulær Tavle, som i Midten har et sort, lodret Felt.

Fyrene er overet i Pejling c. 23°.
(E. f. S. Nr. 35/2077 1940. Kort Nr. 184.)

2265. Finland. Finske Bugt. Boistö. Ljusån. Ledefyr tændt.

(U. f. s. Nr. 24/792. Helsingfors 1940.)

1. *Ljusån övre Fyr* (Bagfyr) er tændt paa 60° 18' 20" N. 26° 29' 18" E. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 250° og c. 272°. Flammens Højde: 11,5 m. Synsvidden: 11,5 Sm.

2. *Ljusån nedre Fyr* (Forfyr) er tændt paa 60° 18' 21" N. 26° 29' 30" E. Hvidt Et-Blink hver 1^s, Lys 0,3^s, Mørke 0,7^s. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 250° og c. 272°. Flammens Højde: 6,2 m.

Fyrene er overet i Pejling c. 261°.
(E. f. S. Nr. 31/1904 1940.)

2266. Finland. Finske Bugt. Österhäll og Vinbergshäll. Ledefyr tændt.

(U. f. s. Nr. 24/793. Helsingfors 1940.)

1. *Österhäll Fyr* (Bagfyr) er tændt paa 60° 18' 48" N. 26° 32' 52" E. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: 10,2 m. Synsvidde: 11,2 Sm. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 51° og c. 73°.

2. *Vinbergshäll Fyr* (Forfyr) er tændt paa 60° 18' 43" N. 26° 32' 28" E. Hvidt Et-Blink hver 1^s, Lys 0,3^s, Mørke 0,7^s. Flammens Højde: 4,2 m. Synsvidde: 9 Sm. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 51° og c. 73°.

Fyrene er overet i Pejling c. 62°.
(E. f. S. Nr. 31/1905 1940.)

2267. Rusland. Finske Bugt. Viborg Bugt og Björkö Sund. Oplysning om Fyr.

(N. f. S. Nr. 37/2772. Berlin 1940.)

A. *Viborg Bugt.*

1. Paa 60° 42' 56" N. 28° 43' 32" E. paa den NW.-lige Yderende af *Linna* Bro, er i Stedet for *Turunsilta* røde, faste Fyr tændt et nyt Fyr, *Linna* Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3,0^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s. Jernpæl. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

2. *Viborg Ledefyr.*

a) Forfyret paa 60° 42' 32" N. 28° 43' 53" E., paa Kranen paa Broen, viser hvidt Et-Blink hver 2,4^s, Blink 0,4^s, Mørke 2,0^s.

b) Bagfyret paa 60° 42' 34" N. 28° 43' 55" E., paa Bymuren, viser hvidt Et-Blink hver 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,0^s. Jernpæl.

3. *Ammänkivi* Fyr paa Klippen paa 60° 41' 56" N. 28° 42' 56" E. viser hvidt Et-Blink hver 2,0^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,7^s. Fyrstativ paa firkantet Betonfundament.

4. *Ammänpaalu* Fyr paa 60° 41' 48" N. 28° 43' 00" E., W. for *Pappilanniemi* Pynt, der viste hvidt og rødt vekslende Lys og rødt og grønt Et-Blink, er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt vekslende Lys og rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 3,9 m. Hvid og rød Duc d'Albe med Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste.

5. *Kuposänkivi* Fyr paa 60° 41' 33" N. 28° 42' 30" E., paa Stenen N. for Øen *Kuposänsaari*, der viste hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser, er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2,5^s, Blink 0,8^s, Mørke 1,7^s. Flammens Højde: 3,4 m. Hvid Fyrlanterne paa Betonfundament.

6. *Pikarluoto* Fyr paa 60° 41' 26" N. 28° 41' 46" E., paa Øen *Pikarluoto*, viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8,0^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,0^s, Blink 0,5^s, Mørke 6,0^s. Fyrhus af Jern, den E.-lige Halvdel hvid, den W.-lige rød.

7. *Sekundänkivi* Fyr paa en Sten paa 60° 41' 02" N. 28° 41' 22" E. viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 1^s, Mørke 2^s. Fyrlanterne paa hvidt, firkantet Betonfundament med røde, vandrette Striber.

8. *Kuposänsaari* Fyr (Bagfyr) paa $60^{\circ} 41' 16''$ N. $28^{\circ} 42' 35''$ E., der viste hvidt og rødt, vekslende Lys, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $2,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$. Fyrlanterne paa Betonfundament med hvid, firkantet Topbetegnelse og rød, lodret Midterstreg.

9. *Leppäluoto* Fyr (Forfyr) paa $60^{\circ} 41' 00''$ N. $28^{\circ} 41' 32''$ E., paa Øen *Leppäluoto* W.-Side, der viste hvidt og rødt, vekslende Lys og rødt og grønt Et-Blink, er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver $2,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$. Rund Fyrlanterne paa hvidt Betonfundament.

Fyrene 8. og 9. er som tidligere overet i Pejling 62° .

10. *Kilpisaari* Ledefyr.

a) Forfyret paa $60^{\circ} 41' 21''$ N. $28^{\circ} 40' 56''$ E., paa en Sten ved SW.-Siden af Øen *Suur Kilpisaari*, der viste hvidt og rødt, vekslende Lys, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $2,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,0^s$, Rød, firkantet Pyramide af Træ.

b) Bagfyret paa $60^{\circ} 42' 24''$ N. $28^{\circ} 41' 06''$ E., paa *Suur Kilpisaari*, der viste hvidt og rødt, vekslende Lys, er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Flammens Højde: $8,6$ m. Rød, firkantet Pyramide.

Fyrene er som tidligere overet i Pejling 44° .

11. *Itäpaalu* Fyr paa $60^{\circ} 38' 25''$ N. $28^{\circ} 35' 08''$ E., paa E.-Siden af Øen *Ravansaari*, der viste hvidt og grønt Et-Blink, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $3,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$. Flammens Højde: $4,5$ m. Hvid firkantet Pyramidestub.

12. *Patteri (Uraansaari)* Ledefyr.

a) Forfyret paa $60^{\circ} 38' 00''$ N. $28^{\circ} 34' 29''$ E., paa Øen *Uraansaari* N.-Pynt, viser hvidt Et-Blink hver $3,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$. Fyrlanterne paa to røde Pæle med hvid Tavle som Dagmærke.

b) Bagfyret paa $60^{\circ} 37' 54''$ N. $28^{\circ} 34' 17''$ E., paa *Uraansaari* N.-Pynt, viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink 1^s , Mørke 2^s . Firkantet Pyramidestub med hvid Tavle som Dagmærke.

Fyrene er som tidligere overet i Pejling 222° .

13. *Ravansaari* Ledefyr.

a) Forfyret paa $60^{\circ} 38' 16''$ N. $28^{\circ} 34' 06''$ E., paa *Ravansaari* Bro, viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink 1^s , Mørke 2^s . Flammens Højde: $9,2$ m. Træpæl med hvid, rektangulær Topbetegnelse med rød, lodret Midterstriben.

b) Bagfyret paa $60^{\circ} 38' 14''$ N. $28^{\circ} 33' 56''$ E., paa Øen *Ravansaari*, viser hvidt Et-Blink hver $3,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$. Flammens Højde: $11,2$ m. Træpæl med hvid, rektangulær Topbetegnelse med rød, lodret Midterstriben.

Fyrene er som tidligere overet i Pejling 255° .

14. *Pinkäli* Fyr paa $60^{\circ} 37' 18''$ N. $28^{\circ} 33' 26''$ E., paa Enden af *Trångsvund* Havnemole, der viste hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser, er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver $3,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$. Flammens Højde: $8,2$ m. Fyrlanterne paa hvid Træpæl.

15. *Tapola* Fyr paa $60^{\circ} 36' 55''$ N. $28^{\circ} 34' 29''$ E., paa Øen *Uraansaari*, der viste rødt Lys med En-Formærkelser, er forandret til at vise rødt Et-Blink hver $2,5^s$, Blink $1,0^s$, Mørke $1,5^s$. Flammens Højde: $18,2$ m. Hvid Tavle med rød, lodret Midterstreg.

16. *Uuraanportti* S.-lige Fyr paa $60^{\circ} 36' 36''$ N. $28^{\circ} 33' 04''$ E., paa Yderenden af den S.-lige Bølgebryder, viser hvidt Et-Blink hver $2,8^s$, Blink $1,2^s$, Mørke $1,6^s$. Flammens Højde: $6,5$ m. Fyrlanterne paa Jernpæl.

17. *Uuraanportti* N.-lige Fyr paa $60^{\circ} 36' 38''$ N. $28^{\circ} 33' 00''$ E., paa Yderenden af den N.-lige Bølgebryder, der viste hvidt, rødt og grønt To-Blink, er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver $3,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$. Flammens Højde: 6 m. Fyrlanterne paa Jernpæl.

18. *Kuninkaansaari* Fyr paa $60^{\circ} 34' 24''$ N. $28^{\circ} 25' 32''$ E., der viste hvidt, rødt og grønt Tre-Blink, er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver $3,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$. Rød Fyrlanterne paa hvidt, ottekantet Betontaarn.

19. *Tuppuransaari* Fyr paa $60^{\circ} 33' 48''$ N. $28^{\circ} 26' 48''$ E., paa Øens SE.-Pynt, der viste hvidt, rødt og grønt To-Blink, er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver $3,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$. Hvid Fyrlanterne paa Betonfundament.

20. *Alvatinniemi* Fyr paa $60^{\circ} 27' 51''$ N. $28^{\circ} 26' 20''$ E., paa Øen *Piisaari* N.-Pynt, der viste hvidt, rødt og grønt Et-Blink, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $3,0^s$, Blink $0,7^s$, Mørke $2,3^s$. Fyrlanterne paa Gitterpyramide med hvide Tavler paa NW.- og NE.-Siderne.

B. Björkö Sund.

1. *Virtaniemi* Fyr paa Pynten paa $60^{\circ} 21' 05''$ N. $28^{\circ} 37' 11''$ E., der viste hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $2,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,4^s$. Flammens Højde: $12,5$ m. Firkantet Taarn paa SW.-Siden af det hvide Lodshus.

2. *Kuninkaanniemi* Ledefyr.

a) Forfyret paa $60^{\circ} 20' 15''$ N. $28^{\circ} 36' 24''$ E., paa *Björkö* NE.-Pynt, der viste hvidt og rødt, vekslende Lys og rødt og grønt Et-Blink, er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s , Blink 1^s , Mørke 2^s . Hvid, ottekantet Fyrlanterne.

b) Bagfyret paa $60^{\circ} 19' 47''$ N. $28^{\circ} 36' 59''$ E., paa *Björkö* NE.-Pynt, der viste hvidt og rødt, vekslende Lys, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $2,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$. Hvid Fyrlanterne paa Fyrstativ.

Fyrene er som tidligere overet i Pejling 154° .

3. *Verkkoluoto* Fyr paa $60^{\circ} 17' 51''$ N. $28^{\circ} 42' 50''$ E., der viste, hvidt, rødt og grønt To-Blink, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink 1^s , Mørke 2^s .

(Kort Nr. 184.)

2268. (T.) Tyskland. Swinemünde Bugt. Swine Indsejling. Dybde aftaget.

(N. f. S. Nr. 38/2839. Berlin 1940.)

W. og NW. for E.-Molens Hoved paa c. $53^{\circ} 56',0$ N. $14^{\circ} 16',8$ E. er Dybden indenfor det afmærkede Farvand nogle Steder aftaget til 8 m paa Grund af Sandaflejring.

2269. Tyskland. Rügen W.-Kyst. Oplysning om Signalstationer.

(N. f. S. Nr. 38/2840. Berlin 1940.)

Signalstationer, hvorfra der afgives Signaler ifølge den tyske *Seewasserstrassenordnung* (SWO) § 22, er taget i Brug paa nedennævnte Steder:

a) *Dranske* paa $54^{\circ} 37' 59''$ N. $13^{\circ} 13' 20''$ E.

b) *Seehof* paa $54^{\circ} 32' 53''$ N. $13^{\circ} 08' 48''$ E.

c) *Möwenort* paa $54^{\circ} 40' 28''$ N. $13^{\circ} 17' 21''$ E.

d) *Swanti Berg* paa $54^{\circ} 36' 22''$ N. $13^{\circ} 07' 54''$ E.

2270. Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak SE. Vrag.

(N. f. S. Nr. 38/2841. Berlin 1940.)

Et Vrag ligger sunket paa $54^{\circ} 30' 03''$ N. $10^{\circ} 25' 10''$ E. En Vragtønde med S.-Topbetegnelse er udlagt c. 300 m S. for Vraget,

2271. Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak. Skibsfartshindring.

(N. f. S. Nr. 38/2842. Berlin 1940.)

En Damper rapporterer at have rørt en Undervandshindring, formodentlig en under Havoverfladen drivende Genstand, paa c. $54^{\circ} 32',4$ N. $10^{\circ} 34',2$ E.

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

2272. (T.) Sverige. Sundet. Kulla Gunnarstorpsgrund. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 35/1821. Stockholm 1940.)

En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, er midlertidigt udlagt paa Pladsen for *Kulla Gunnarstorpsgrundet* Klokketønde, c. $56^{\circ} 06',2$ N. $12^{\circ} 36',0$ E. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 9 Sm.

(Kort Nr. 131, 130, 125, 100 og 180.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2273. Sverige. Kattegat. Klåback og Krogstadsudde Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 35/1822. Stockholm 1940.)

Klåback og *Krogstadsudde* Fyr paa henholdsvis c. $57^{\circ} 09'$ N. $12^{\circ} 07'$ E. og c. $57^{\circ} 15'$ N. $12^{\circ} 06'$ E. er atter tændt.

2274. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller. I Tyborøn Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa Havrevlen: 6,3 m, i Svaneholm Fyrlinie: 5,7 m, i Sælhundeholm Løb: 4,2 m, i Gaaseholm Løb: 2,0 m, i Svaneholm Løb: 0,1 m og i Kobberø Løb: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til Tyborøn Havn 6,3 m over Havrevlen og 5,7 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. — 3,5 m.
- b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 3,4 m.
- c. 56° 42' (36") N. 8° 13' (30") E. — 2,5 m.

(E. f. S. Nr. 35/2088 1940.)

2275. Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidig udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.

(U. f. s. Nr. 35/1823. Stockholm 1940.)

E. f. S. Nr. 17/1264 1940 udgaar og erstattes af følgende:

Et rødmalet Fyrskib med taarnlignende Fyrmast og Fokkemast med Gaffel samt paa begge Sider af Skroget mærket *Lots* med hvidt er udlagt paa 58° 58',30 N. 11° 06',30 E. som Lodsstation. Lodser faas herfra til Lodsning S.-over og de S.-fra kommende Skibe skal aflevere deres Lodser her.

At Lods findes om Bord betegnes om Dagen ved Lodsflag paa Fortoppen, om Natten ved 2 hvide Lanterner lodret for hinanden under Gaffelen, den ene c. 1 m under den anden. At ingen Lods findes om Bord betegnes om Natten ved kun een hvid Lanterne under Gaffelen.

Under Taage afgives 4 Slag paa Klokken mindst hver 2^m. samt altid til Besvarelse af Lydsignaler fra andet Skib.

Lodserne sættes over til og afhentes fra Skibene med et ved Fyrskibet stationeret Fartøj. Som Regel følger Søkontrollens Udøvere med samme Fartøj.

I Forbindelse hermed advares de søfarende mod at benytte ulovlig Lodshjælp.

(E. f. S. Nr. 17/1264 1940. Kort Nr. 92.)

2276. Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Spirtønde udlagt. (N. f. S. Nr. 38/2877. Berlin 1940.)

En rød Spirtønde er udlagt paa c. 58° 05',5 N. 7° 59',05 E., ved 3,5 m Dybden SE. for Krodden.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2277. Finland. Petsamo. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 24/814 og 815. Helsingfors 1940.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

- Vuoremi* Fyr paa 69° 47' 23" N. 30° 50' 03" E.
- Heinäsaari* Fyr paa 69° 50' 14" N. 31° 34' 07" E.
- Numeroniemi* Fyr paa 69° 40' 40" N. 31° 29' 03" E.

2278. Holland. Wester Schelde. Honte. Vrag.

(N. f. S. Nr. 38/2873. Berlin 1940.)

Et Vrag, der er farligt for Skibsfarten, ligger sunket paa 51° 25' 40" N. 3° 39' 10" E.

2279. Belgien. Wester Schelde. Wielingen. Vrag.

(N. f. S. Nr. 38/2879. Berlin 1940.)

Et Vrag, der er farligt for Skibsfarten, ligger sunket paa 51° 22' 50" N. 3° 11' 40" E.

(Se Tillæg.)

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

2280. Frankrig. Seine Munding. Vrag.
(N. f. S. Nr. 38/2880. Berlin 1940.)
En grønmalet Vraglystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt 150 m SW. for et Vrag, der er sunket paa $49^{\circ} 28' 15''$ N. $0^{\circ} 02' 30''$ E., c. 2,0₆ Sm 246° fra Fyret med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser, paa *Le Havre* S.-lige Bølgebryder.
2281. England. Strædet ved Dover. Varne Fyrskib og Tønde inddraget.
(N. f. S. Nr. 37/2783. Berlin 1940.)
Varne Fyrskib paa c. $50^{\circ} 56' N.$; $1^{\circ} 17' E.$ samt den røde Stumptønde 0,5 Sm E. for Fyrskibet er inddraget.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2282. (T). Spanien NW.-Kyst. Cabo Silleiro. Taagesignaler ophører.
(A. n. l. N. Nr. 17/610. San Fernando 1940.)
Radiofyret og Taagesirenen paa $42^{\circ} 06' (14'')$ N. $8^{\circ} 53' (50'')$ W. vil blive nedlagt.
2283. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Cape Henry E. Oplysning om Grunde.
(N. f. S. Nr. 37/2835. Berlin 1940.)
E. f. S. Nr. 37/2181 1940 udgaar og erstattes af følgende:
Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Pejlinger fra *Cape Henry* Fyr paa c. $36^{\circ} 56' N.$ $76^{\circ} 00' W.$:
a) En 7,9 m Grund 6,3 Sm 83° .
b) - 8,2 m — 5,1 — 81° .
c) - 9,1 m — 5,7 — 84° .
(E. f. S. Nr. 37/2181 1940.)
2284. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Ponce de Leon Inlet Fyr. Radiofyr oprettet.
(N. t. M. Nr. 29/1808. Washington 1940.)
Et Radiofyr er oprettet ved *Ponce de Leon Inlet* Fyr paa $29^{\circ} 04' (48'')$ N. $80^{\circ} 55' (42'')$ W. Radiofrekvens: 290 kc/s. Signalet er:
Bogstavet L uafbrudt i 1 Min.
Pause..... 2 —
Periode 3 Min.
Sendetider: Usigtbart Vejr: Fortsat Udsendelse.
Klart Vejr: 20^m—30^m. og 50^m—60^m. af hver Time.

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

2285. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bugt. Oplysning om Vrag.
(N. f. S. Nr. 37/2808. Berlin 1940.)
Vraget af en Skonnert ligger sunket paa $30^{\circ} 23' 20''$ N. $87^{\circ} 12' 15''$ W., udfor *Pensacola* Lossebro. Dybden over Vraget er 10,0 m. Vraget er ikke afmærket.
2286. Venezuela. Puerto Turiamo Fyr nedlagt.
(N. f. S. Nr. 38/2855. Berlin 1940.)
Puerto Turiamo Fyr paa c. $10^{\circ} 30',0$ N. $67^{\circ} 50',5$ W. er nedlagt.

2287. **Venezuela. Caraca del Oeste N. Oplysning om Skær.**
(N. t. M. Nr. 29/1812. Washington 1940.)
Et Skær med en mindste Dybde af 3,08 m er fundet N. for *Caraca del Oeste* paa 10° 22' 50" N. 64° 27' 18" W.
2288. **Grenada Island. Point Saline SSW. Oplysning om Dybde.**
(N. f. S. Nr. 37/2808. Berlin 1940.)
Den i Kortet paa c. 11° 26' N. 62° 02' W., c. 37 Sm SSW. for *Point Saline*, anførte læge Dybde af 27 m eksisterer ikke.
2289. **Brasilien. Para Floden. Gaivotas Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 38/2858. Berlin 1940.)
Gaivotas Fyr paa c. 0° 36',5 S. 48° 02',2 W. viser nu hvidt Et-Blink hver 15^s, Blink 1^s, Mørke 14^s. Synsvidden er ændret til 15 Sm.
2290. **Brasilien. Tutoya. Afmærkning forandret.**
(N. f. S. Nr. 38/2859. Berlin 1940.)
Den sorte og hvide, lodret stribede Lystønde, der viste hvidt Et-Blink, paa c. 2° 40',5 S. 42° 15',5 W., 1,35 Sm 14° fra *Tutoya* Fyr, er ombyttet med en sort og hvid, lodret stribet Tønde.
2291. **Brasilien. Rio Grande do Sul. Rio São Gonçalo. Lystønde forandret.**
(N. f. S. Nr. 38/2861. Berlin 1940.)
Lystønde 2 paa c. 31° 46',9 S. 52° 14',8 W. viser nu hvidt Et-Blink hver 5,0^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.
2292. **Chile. Concepcion Bugt. Morro Loberia W. Roca Concepcion. Tønde flyttet.**
(N. f. S. Nr. 38/2869. Berlin 1940.)
Den sorte og hvide, vandret stribede Stumptønde med cylindrisk Topbetegnelse er flyttet til c. 36° 34',9 S. 73° 00',4 W., 2,31 Sm 50° fra *Isla Quiriquina* Fyr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2293. **Spanien S.-Kyst. Puerto de Motril. Oplysning om Lystønde.**
(A. a. l. N. Nr. 17/599. San Fernando 1940.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 37/2193 1940 meddeles, at den i Pkt. 2 omhandlede Lystønde er udlagt 100 m fra Yderenden af Bølgebryderen i 12 m Vand. Lystønden er rødmalet.
c. 36° 42',9 N. 3° 31',2 W.
(E. f. S. Nr. 37/2193 1940.)
2294. **Spanien E.-Kyst. Puerto de Gandia. Fyr atter tændt.**
(A. a. l. N. Nr. 17/600. San Fernando 1940.)
Det grønne Blinkfyr 40 m fra Yderenden af *Puerto de Gandia* N.-Mole og det røde, faste Fyr paa Yderenden af S.-Molen er atter tændt.
c. 38° 59',8 N. 0° 08',9 W.
(E. f. S. Nr. 37/2194 1940.)
2295. **Rusland. Sorte Hav. Odessa Anduvning. Forbudt Omraade.**
(N. f. S. Nr. 37/2788. Berlin 1940.)
Sejlads er forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:
a) 46° 25',6 N. 30° 46',0 E. d) 46° 10',0 N. 30° 53',2 E.
b) 46° 25',6 N. 30° 49',5 E. e) 46° 10',0 N. 30° 45',0 E.
c) 46° 21',8 N. 30° 53',2 E. f) 46° 22',4 N. 30° 45',0 E.
2296. **Rusland. Sorte Hav. Anapa Anduvning. Forbudt Omraade.**
(N. f. S. Nr. 37/2790. Berlin 1940.)
Sejlads er forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:
a) 44° 53',4 N. 37° 18',0 E. c) 44° 46',2 N. 37° 17',7 E.
b) 44° 50',0 N. 37° 15',0 E. d) 44° 46',6 N. 37° 23',0 E.

2297. Rusland. Sorte Hav. Gelendschik. Forbudt Omraade.

(N. f. S. Nr. 37/2791. Berlin 1940.)

Sejlads er forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- a) $44^{\circ} 32',_2$ N. $38^{\circ} 04',_0$ E. c) $44^{\circ} 25',_1$ N. $38^{\circ} 05',_7$ E.
 b) $44^{\circ} 29',_8$ N. $38^{\circ} 01',_2$ E. d) $44^{\circ} 26',_8$ N. $38^{\circ} 10',_8$ E.

2298. Rusland. Sorte Hav. Dschubga. Forbudte Omraader.

(N. f. S. Nr. 37/2792. Berlin 1940.)

Sejlads er forbudt i følgende 2 Omraader, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

1. Omraade SE. for *Arhipo—Osinowka* Red.

a) $44^{\circ} 20',_8$ N. $38^{\circ} 32',_4$ E. c) $44^{\circ} 15',_6$ N. $38^{\circ} 36',_7$ E.
 b) $44^{\circ} 17',_8$ N. $38^{\circ} 30',_2$ E. d) $44^{\circ} 18',_6$ N. $38^{\circ} 38',_6$ E.
2. Omraade W. for *Guawga* Pynt.

a) $44^{\circ} 17',_2$ N. $38^{\circ} 42',_4$ E. c) $44^{\circ} 12',_6$ N. $38^{\circ} 46',_0$ E.
 b) $44^{\circ} 14',_4$ N. $38^{\circ} 40',_4$ E. d) $44^{\circ} 15',_4$ N. $38^{\circ} 48',_2$ E.

2299. Rusland. Sorte Hav. Otschemtschiri. Forbudt Omraade.

(N. f. S. Nr. 37/2793. Berlin 1940.)

Sejlads er forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- a) $42^{\circ} 40',_0$ N. $41^{\circ} 29',_0$ E. d) $42^{\circ} 30',_0$ N. $41^{\circ} 25',_8$ E.
 b) $42^{\circ} 40',_0$ N. $41^{\circ} 23',_7$ E. e) $42^{\circ} 30',_0$ N. $41^{\circ} 31',_8$ E.
 c) $42^{\circ} 35',_1$ N. $41^{\circ} 23',_7$ E.

2300. Rusland. Sorte Hav. Poti. Signaler for Lukning af Havn.

(N. f. S. Nr. 37/2794. Berlin 1940.)

Naar Indsejling i *Poti* Havn er forbudt, bliver følgende Signaler, regnet fra oven og nedad, vist lodret for hinanden fra Stormsignalmasten paa Havnens N.-Moles Hoved paa c. $42^{\circ} 09',_2$ N. $41^{\circ} 39',_0$ E.:

Om Dagen: 1 Ballon, 1 Kegle med Spidsen opad, 1 Ballon.

Om Natten: 1 rød Lanterne, 1 hvid Lanterne, 1 rød Lanterne.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**2301. Filippinerne. Balabac Island E. Lumbucan Island. Kendeligt Punkt.**

(N. f. S. Nr. 37/2813. Berlin 1940.)

Paa SW.-Pynten af *Lumbucan Island* paa c. $7^{\circ} 49',_7$ N. $117^{\circ} 12',_0$ E. staar et c. 24 m højt Taarn.**2302. Formosa S. Braad findes ikke.**

(N. f. S. Nr. 37/2816. Berlin 1940.)

De i Kortet angivne Braad paa c. $21^{\circ} 28',_5$ N. $120^{\circ} 42',_0$ E., c. 27 Sm SSW. for *Garan Bi* (*Goaram Pi*) Fyr, findes ikke.**2303. Kina. Pratas Rev. Vrag.**

(N. f. S. Nr. 37/2814. Berlin 1940.)

Et Vrag er sunket paa c. $20^{\circ} 36',_1$ N. $116^{\circ} 51',_5$ E.**2304. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Amur Bugt. Tønder udlagt.**

(N. f. S. Nr. 37/2819. Berlin 1940.)

1 Fadtønde er udlagt paa hver af følgende Pladser:

- a) c. $43^{\circ} 04',_8$ N. $131^{\circ} 44',_2$ E. b) c. $43^{\circ} 04',_{85}$ N. $131^{\circ} 43',_8$ E.

2305. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Vladivostok. Lystønder inddraget.

(N. f. S. Nr. 37/2820. Berlin 1940.)

Lystønderne paa c. $43^{\circ} 05',_{60}$ N. $131^{\circ} 52',_{28}$ E. og c. $43^{\circ} 05',_{60}$ N. $131^{\circ} 52',_{35}$ E., paa henholdsvis venstre og højre Side af Indsejlingen til Bugten, er inddraget.

2306. Japan. Honshu S.-Kyst. Tokyo Bugt. Negisi Wan. Undervandshindring.
 Advarsel.
 (N. f. S. Nr. 37/2818. Berlin 1940.)
 Paa c. $35^{\circ} 22'_{,2}$ N. $139^{\circ} 40'_{,34}$ E., 1,89 Sm 61° fra Skorstenen paa *Nagahama* Karantænestation, er af den japanske Marine udlagt en Undervandshindring. Naar Hindringen er i Virksomhed, bliver der paa *Natu Sima* i *Yokosuka* Krigshavn hejst et rødt Flag. Saalænge dette røde Flag vajer, maa samtlige Skibe i Nærheden være særdeles agtpaagivende.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2307. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning mellem Dragsbæk og Silstruphoved.
 Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 31. August d. A. udfærdiget nedenstaaende Bekendtgørelse.

§ 1.

I et Omraade i *Tisted Bredning* beliggende langs Kysten mellem *Dragsbæk* og *Silstruphoved* og afmærket med to Baaker paa *Silstruphoved* samt en Bøje ved *Silstruphoved* og en Bøje ved *Dragsbæk* er Sejlads med og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art indtil videre forbudt.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Tillæg.

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

2308. (T.) Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 Ved Opmaalingen den 9. September d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $4_{,2}$ m i E.-Siden af Renden, $5_{,1}$ m i Midten af Renden og $4_{,1}$ m i W.-Siden af Renden.
 Udenfor Fyrlinien findes et bugtet Løb med $5_{,7}$ m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.
 c. $54^{\circ} 52'$ N. $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ E.
 (E. f. S. Nr. 35/2108 1940.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2309. Danmark. Kattegat. Ashoved ESE. Oplysning om Vrag.
 Et Stenfiskerfartøj rapporteres at være sunket i 13—18 m Vand paa c. $55^{\circ} 43'_{,8}$ N. $10^{\circ} 10'_{,1}$ E., c. 3 Sm. ESE. for *Ashoved*.
2310. Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Pæl nedrammet.
 En Pæl, der rager c. 1 m over Vandet, er nedrammet i 5 à 6 m Vand paa $57^{\circ} 03'$ ($35''$) N. $10^{\circ} 02'$ ($53''$) E., c. 5 Sm E. for *Aalborg*. Pælen er afmærket med en Stage med 2 grønne Flag.
 (Kort Nr. 108 og 104.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2311. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Slugen N. Lys- og Fløjtetønde forsvundet.
 Lys- og Fløjtetønden *Slugen N.* paa c. $55^{\circ} 34'$ N. $7^{\circ} 48'$ E. er forsvundet, antagelig sunket.

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

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.
 A/S Christiansholms Fabriker
 C. Clausen, Haderslev.
 D/S »Concordia«, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Draco«.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Bugsererselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 D/S »Heimdal«.
 D/S »Hetland«.
 Rederi A/S »Isafold«.
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautic«.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 D/S »Orient«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phønix«, Esbjerg.
 Poseidon Shipping Comp. A/S.
 D/S »Progress«.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Solnæs«.
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.
 D/S »Svendborg«.
 Oluf Svendsen.
 Hans Svenningsen.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.
 Svitzers Bugserafdeling.
 D/S »Torm«.
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,
 Odense.
 D/S »Trio«.
 D/S »Vendila«.
 D/S »Vesterhavet«.
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.
 D/S »Viking«.
 D/S »Øresund«.

Vort Samlingsmærke Kongen.

I disse tunge og for vort Lands Fremtid skæbnesvangre Tider har der været ét Lyspunkt, og det er, at vi har haft Kongen som det samlende Midtpunkt. Aldrig før i vor tusindaarige Historie har vist en Konge i den Grad som den nuværende kunnet siges at repræsentere hele Befolkningen, alle Danske, og det er vi dog alle med de uendelig faa Undtagelser, der ønsker at skille sig ud.

Naar Danmarks Konge nu fylder 70 Aar den 26. September, vil der fra et enigt Folk — der staar sammen om Danmarks Frihed, Selvstændighed og Folkestyre — lyde en dybtfølt Tak og Hilsen til Majestæten. Kong Christian X har den lykkelige Evne at kunne sige det rigtige i det psykologisk rigtige Øjeblik, og han har i Dag alle bag sig i sit Arbejde for at føre vort gamle Land frelst gennem den mest kritiske Periode i dets Historie. Vi har alle den Følelse, at i det Øjeblik, vi skaars om ham, vil intet ondt viderfares os, og alle udanske Metoder vil prelle af mod denne Enighed. Store Fejl er blevet begaaet i Danmark, men Tiden er ikke nu inde til at gøre op med dem; indtil alt igen er i Lave, maa vi staa enige



»Min Gud, mit Land og min Ære«.

sammen — og vi har det bedste Samlingsmærke: Kongen.

Vi er Danmark, i tusind Aar et frit og uafhængigt Land som de andre nordiske Lande, hvortil vi føler os saa stærkt knyttet som aldrig før. Kongens Person er i vore Lande ikke blot ukrænkelig, men det virkelige Midtpunkt.

Dansk Skibsfart vil være blandt de første til at takke for og understrege Kong Christian X's store Indsats. Hans Interesse for Skibsfarten er velkendt og har givet sig i Tusindvis af Udtryk i Aarenes Løb, og fra dette, et af Danmarks Hovederhverv, skal Takken derfor nu ved 70 Aars Dagen lyde stærk og fuldtone. Til Takken skal føjes vort Haab for Fremtiden, vort Haab om, at Kong Christian X sammen med os vil kom-

me til at opleve den lykkelige Dag, da Mørketiden og det Mæreredt, hvorunder vi nu lever, er forsvundet, og bedre, lysere og lykkeligere Tider er oprundet ikke blot for Danmark og Nordens andre Lande, men for Verden i sin Helhed, en Verden, hvor sund Fornuft og Menneskelighed bliver raadende.

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den engelske Blokade har i Realiteten afskaaret det europæiske Kontinent fra alle oversøiske Tilførsler. Denne Blokade gør Tyskland sig nu energiske Anstrængelser for at vende imod England ved Hjælp af Luftbombardementer af engelske Havne, Luftangreb paa engelske Konvojer og Udlægning af Miner udenfor engelske Havne og paa de til England førende Sejlruiter. Hvor store de ved disse Foranstaltninger foraarsagede Tab af Handelstonnage er, er det vanskeligt at danne sig noget sikkert Skøn om, men i det lange Løb kan det naturligvis ikke undgaas, at dette Problem bliver brændende for England, ligesom den Formindskelse i Verdenstonnagen, der er en Følge af Krigen, vil indvirke paa Fragtmarkederne, naar Krigen er forbi.

Til Trods for, at Krigen imidlertid nu har været mere end et Aar, og at den tyske Ødelæggelse af Handelstonnage ikke er helt ringe, synes der stadig ingen

Tegn til at Forholdene paa Fragtmarkedet vil udvikle sig paa samme Maade, som de gjorde under den sidste store Krig. Fragterne for de for England saa livsvigtige Tilførsler fra oversøiske Pladser kontrolleres som bekendt af den engelske Regering, og denne synes stadig at have Situationen fast i Haanden, men ogsaa paa de ikke af Krigen berørte Markeder er Udsvingene kun ringe.

Hvad iøvrigt den engelske Regerings Tonnagedispositioner angaar, omgives disse, som naturligt er, med en vis Hemmelighed, men nogen Forandring i de tidligere offentliggjorte Rater har ikke fundet Sted. Raten fra River Plate til WCUK. ligger stadig paa 110/-, og i en anden for Storbritanien vigtig Trade, nemlig fra U.S. Atlantic til U.K. sluttet der stadig til 34 Cents per Cbft. paa f.i.o. Basis, hvilken Rate har været gældende fra Aarets Begyndelse. Af andre engelske Forretninger skal nævnes at adskillige Skibe er sluttet for Kul fra Calcutta til Port Said og Alexandria til 70/- per Ton. Paa de frie Markeder er det mest fremtrædende Træk stadig den stærke Efter-

spørgsel efter Tonnage for Erts til U.S. Atlantic. Rateniveauet i visse af disse Trades viser en Kende fastere Tendens, f. Eks. meddeles bl. a. at Rederne nu forlanger \$16.- fra Forindien til Baltimore, men hvorvidt noget Skib endnu er sluttet til denne Rate oplyses ikke. Fra Huelva til Stalerner er gentaget \$3.75, og fra Sydamerika, Rio og Philippinerne kan Tonnagen stadig faas til de i vor sidste Beretning omtalte Rater. I det store og hele synes de frie oversøiske Markeder iøvrigt at have været noget livligere i den sidste Tid. Der rapporteres saaledes god Efterspørgsel efter Tonnage for Scrap fra U.S. Atlantic/Gulf til Japan. Raten for disse Laster ligger omkring \$15.00 à \$15.25. Stykgods fra New York til Vladivostock rapporteres sluttet til \$18.-. I Farten mellem Nord- og Sydamerika har der ligeledes været større Aktivitet. Kul fra Hampton Roads til Rio er sluttet til \$6.-, og for lignende Last til Buenos Ayres er betalt \$5.75. I modsat Retning rapporteres Linsæd fra Santa Fe at være sluttet til \$8.- til New York. Af andre repræsentative Afslutninger skal nævnes, at en Ladning Kartoffler fra St. John til Lower Plate er sluttet til \$12.75, hvilket praktisk talt er samme Rate, som betalles før Krigen.

Paa voro hjemlige Markeder er Forholdene stort set uforandret. Der er stadig mange Laster i Markedet og for enkelte kan der, som tidligere fremhævet, opnaas noget over de fastsatte Rater. Ekspeditionerne er ikke alle Steder lige tilfredsstillende, og om nogen større Fortjeneste kan der derfor næppe være Tale. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark er Forholdene m.H.t. Stem ikke bleven bedre.

SKIBSFARTEN PAA FÆRØERNE I AARET 1939

Paa Grundlag af de til Det statistiske Departement kvartalsvis indsendte skibsfartsstatistiske Blanketter fra Færøerne har man udarbejdet de i det følgende anførte Oversigter over Skibsfarten mellem Færøerne og det øvrige Danmark og Udlandet i 1939. I de Tabeller, der angaar den samlede Fart paa Færøerne, er et Skib kun medregnet een Gang paa hver Rejse til Færøerne uanset Anløb i flere færøske Havne, saaledes at Tallene angiver det Antal Skibe, der er ankommet til og afgaaet fra Færøerne som Helhed. I Opgørelsen for de enkelte Distrikter er derimod angivet samtlige Anløb i hvert enkelt Distrikt.

Skibsfarten paa Færøerne i 1939 og 1938.

Skibe indgaaet til Færøerne fra	Antal Skibe	Reg. T. netto	Antal Skibe	Reg. T. netto
København	43	35.250	39	32.462
Danske Provinshavne	9	3.564	6	1.801
Grønland	6	5.529	5	3.527
Island	41	37.320	43	39.206
Norge	30	23.105	42	28.679
England	32	17.561	41	21.657
Sydeuropa	5	5.983	4	3.837
Andre europ. Lande	13	6.795	7	2.946
Andre Lande	5	5.337	4	4.402
1939 i alt	184	140.444	—	—
Heraf i Rute fart	106	90.342	—	—
1938 i alt	191	138.517	191	138.517
Skibe udgaaet fra Færøerne til				
København	39	31.922	43	34.151
Danske Provinshavne	4	1.044	8	3.548
Grønland	6	5.914	4	3.248
Island	43	38.345	43	38.990
Norge	38	27.750	40	25.959
England	33	16.325	34	16.959
Italien	6	3.767	8	7.051
Andre sydeurop. Lande	8	8.403	6	6.537
Andre Lande	7	6.974	5	2.074
1939 i alt	184	140.444	—	—
Heraf i Rute fart	106	90.342	—	—
1938 i alt	191	138.517	191	138.517

Der er ikke som i den øvrige danske Skibsfartsstatistik anført nogen Deling efter Skibenes Art, da

der bortset fra Fiskerfartøjer kun ganske undtagelsesvis sker Anløb af Sejlskibe eller Sejlskibe med Ijælpemotor. Enkelte Anløb, saaledes Inspektionskibe, Skoleskibe, Turistskibe m.m. er udeladt.

I hele Aaret 1939 blev Færøerne anløbet af 184 Skibe paa 140.000 Reg. Tons netto mod 191 Skibe paa 139.000 Reg. T. i 1938. Farten har altsaa været omtrent af samme Omfang i de to Aar. Af den samlede Skibsfart i 1939 udgjorde Rutearten 106 Anløb paa 90.000 Reg. T., hvilket er godt Halvdelen af Anløbene og ca. $\frac{2}{3}$ af Tonnagen i den samlede Fart.

Af Skibenes Nationalitetsfordeling fremgaar, 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. Ligeledes meddeles Resultatet af Optællingen af saadanne Skibs-anløb i de fire Kvartaler og hele Aaret 1939 samt hele Aaret 1938 med Fordeling paa de enkelte Distrikter og paa Fartøjernes Nationalitet.

Der foregaar i hvert Kvartal gennemsnitlig ca. 200 saadanne Besøg. I hele Aaret 1939 ankom 791 Fartøjer paa tilsammen 64.000 Reg. T., hvoraf 484 paa 52.000 Reg. T. var engelske og 307 paa 12.000 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 1938 ankom 865 Fiskerfartøjer paa 72.000 Reg. Tons.

DET DANSKE ENGROS PRISTAL

Det danske Engros-Pristal, der gennem Forsommeren har holdt sig omtrent uforandret (snarest været svagt dalende), er i August sprunget ret stærkt op, idet det er steget fra 165 i Juni og Juli til 170 i August. I August 1939, altsaa netop for et Aar siden, var det 111, idet Udregnings-Grundlaget er Priserne i 1935 = 100.

Pris-Opgangen i August samler sig i væsentlig Grad om bestemte Varegrupper, der berører Landbruget. Indekstallet for Gødningsstoffer, som længe har ligget uforandret paa 137, er gaaet ikke mindre end 22 Points op til 159; vegetabiliske Levnedsmidler er steget fra 150 til 163 og animalske fra 142 til 152, medens Foderstoffer, hvoraf Importen jo er standset, ligger uforandret paa 181.

Blandt de øvrige Varegrupper er der Stigninger for kemisk-tekniske Varer paa 4 Points (160—164), Træ og Papir paa 3 Points (174—177), Brændsel og mineraliske Olier paa 2 Points (241—243), medens Huder, Læder og Skotøj viser en Nedgang paa 4 Points (158—154), Jern og Metaller paa 1 Point (182—181). Helt uforandrede Indekstal er der for Bygningsmaterialer undtagen Træ (164) og Tekstil og Konfektion (154).

Det er, som man ser, navnlig Raavarer til Levnedsmidler, der er steget i Pris, nemlig fra 172 til 191, medens færdige Levnedsmidler er gaaet op fra 141 til 147. Importvarer som samlet Gruppe er steget fra 189 til 196, altsaa 7 Points, medens Eksportvarer er gaaet 4 Points op til 143, Hjemmemarkedsvarer ligeledes 4 Points op til 155.

Det kan tilføjes, at en Beregning med Aaret 1913 = 100 for August 1940 giver følgende Tal: Landbrugsvare 183 (deraf vegetabiliske 169, animalske 201), Foderstoffer 198, Gødningsstoffer 149 og Industrivarer 265 (deraf Raavarer og Halvfabrikata 303, Færdigvarer 245). Samtlige Varer under et 219.

TIL DANMARKS UNGDOM

Ved Studenter-Eksamens-Afslutning paa Gl. Hellerup Gymnasium i Aar holdt den højt ansete Pædagog, Skolens Rektor *H. Hartvig Møller* en Tale til Dan-

marks Ungdom. Den findes aftrykt i J. Lauritzens Blad »Frivagten«. Den har Bud til hele Danmarks Ungdom i Dag. Rektor Hartvig-Møller udtalte:

Aldrig har jeg nogen Sinde følt det Øjeblik, da jeg sender en stor Flok unge ud i Livet, som, saa højtideligt, saa festligt, saa lykkeligt, som jeg føler det netop i Aar. Maaske vil det undre jer, — maaske kan I ikke forstaa, at jeg har Ret, naar jeg siger til jer: I skal være lykkelige, I skal være stolte af at blive danske Studenter, af at gaa ud i Livet i det danske Folk. Stolte kan I være, og lykkelige skal I være, hvis I da ellers duer noget. For jeg siger jer, at dette Danmark, dette danske Folk er paa den rette Vej, paa den Vej Fremtiden vil følge, paa den Vej, man engang vil kalde Ærens Vej.

Tro ikke paa de kortsynede og modløse, der taler til jer om Undergang. Hvad de tror, er Tegn paa Undergang, er blot Fødselen af en Fremtid, de ikke begriber, er blot en Gennembrudslids voldsomme Rystelser. Historien maales ikke i Dage eller Aar, men i Aartier og Aarhundreder. — Hvad har bare min Generation ikke set af Omskiftelser, vi, som har set den mægtige tyske Kejser køre gennem Københavns Gader, og den mægtige Czar af Rusland spadserer i Fredensborg Alléer, vi, som husker den gamle stive Frantz Josef af det gamle stolte Østrig-Ungarn, og som har vandret gennem et stort og nyskabt Polen, et stort og nyskabt Czekoslovakien. Nej, Aartiens Begivenheder er blot Krusninger paa Menneskeslægtens Strøm, og den er en Taabe, der vil spaa Fremtiden af disse Krusninger og sige: Der kan I se, den Vej gaar det.

Menneskeslægten er ikke alle dem, der flyder som Skum og Snavs paa Overfladen, og som enhver faar Øje paa — deres Liv er kort. Nej, Menneskeslægten er den lange stille Kæde af næsten ens Generationer, der i det daglige Arbejde gør Livsvilkkaarene lettere for Børn og Børnebørn, — der bygger Veje, som ligger der 100 Aar efter, og Broer og Huse til Hjem, som rydder Sten af Markerne, saa der kan avles mere paa dem, og finder Midler mod Sygdom og Nød og efterlader deres Land lidt bedre, lidt lettere at leve i til de følgende Slægter. Nu og da bryder Barhæret fra den fjærne Fortid som en ubeherskelig Trang til Vildskab op til Overfladen af Slægternes Strøm, saa den plumres og bobler og koger, — men nedenunder gaar den store, dybe Strøm videre, og skyller rolig alle Boblerne ind mod Bredden, hvor de brister som det Skum paa Overfladen, de er, mens Strømmen evigt løber videre, ubetvingelig i samme Retning. Ukuelig bygger den sande, sunde Menneskeslægt det adelagte op igen, dyrker Markerne op igen, saar igen, gør det stille Arbejde i Laboratorier og Studerekamre færdigt og tager fat paa et nyt.

Vejen til Fremtiden er ikke den, der befæres med huldrende Panservogne, — den gaar gennem det stille Danmark, hvor der er Ro, — ikke Dødens Ro, men Arbejdets Ro, hvor man lænker og arbejder og stille trodsr Bulderet, foragter Bulderet, hader Bulderet — ærer alle dem, som de hovmodige og tomme forhaaner, og foragter alle dem, som de kaster sig paa Mavnen for. Ingen kender mere Navnet paa den brutale Krieger, som brød ind i Arkimedes Stue, — og ingen bryder sig om at kende hans Navn. Men Arkimedes mindes til evig Tid, — og man mindes hans Ord, da Døden truede ham: »Lad være at forstyrre mit Arbejde« var stolte Ord, haanlige Ord. Kriegeren kunde dræbe Arkimedes — men han kunde ikke dræbe hans Navn eller hans Arbejde — og han kunde ikke skabe sit blodige Navn bare en kort Levetid i Menneskenes Historie. Verden har haft Hundreder af Sejrherrer med Hundredetusinder beundrende Taaber i sit Følge — glemte er deres Navne — — men Arkimedes Navn, Fidiass Navn, Columbus Navn, Michelangelos Navn, Robert Kochs Navn, Pierre Curies Navn, Pascals Navn, Newtons Navn, Galileis Navn, H. C. Ørstedes Navn, Niels Finsens Navn, Niels Bohrs Navn, Thorvaldsens Navn, Pasteurs Navn, staar med Guldbogstaver hugget ind som Vejmaal paa Fremtidsvejens Milestene. »Saa langt kom vi ved ham«. Og I er lykkelige, som just nu, da saa meget falder og saa meget ødelægges, kan drage ud og give jer i Kast med Fremtiden just her i Danmark. I maa føle som de unge Udvandrede, der for Hundreder af Aar siden i Solskin stod i Stævnen af deres Skibe og stirrede med lysende Øjne ind mod de fremmede Kyster og følte med Jubel, at det Land der forude skulde de betvinge, det Kaos skulde de gøre godt for Menneskeheden at leve i, de vilde blodige Stammer skulde de lære at tænke

og leve et Aandsliv, som de endnu slet ikke forstod.

Tænk jer dem, da de nærmede sig Amerikas Kyst en Solskinsmorgen. Deres Hjerter har svulmet af Støthed over den Opgave, de saa, at de havde, og af Lykke ved at kunne kaste sig ind i det store Arbejde — og saadan skal jeres Hjerter svulme, for derude i det lyse Liv er der lige saa store Opgaver for jer, lige saa meget at tage fat paa, lige saa meget at vove og vinde. At fødes paa en gammel Gaard, bo i sine Forfædres Rum mellem sine Forældres Møbler og nusse rundt og male lidt hist og reparere lidt her, at leve i sine Forfædres Vaner, kan det for en ung sammenlignes med at tømre sit eget Hus for at leve der med sin unge elskede og Stump for Stump skabe det, som man føler det lykkeligt at leve i. I vil komme til føle den Jubel, det er at bygge op.

Alt, hvad vi gamle har drømt i vore bedste Drømme og begyndt i vore lykkeligste Øjeblikke, men som er gledet ud af vore Hænder som halvgjort Arbejde, ja, maaske kun som en lille svag Begyndelse, alt det kan I unge tage op med ivrige unge Næver og føre videre saa langt I evner, de Ord, vi ikke fik formet og fik til at klinge og flamme, dem skal I raabe ud, de Tanker, vore Hjerter ikke magtede at tænke til Ende, skal I tænke. I skal betale vor Gæld til Livet og være glade og stolte ved at gøre det. I er vort Haab om at leve videre i Folkets Liv, I er vor Aands Fremtid, gennem jer skal det bedste, vi har udrettet, vise hvad det er værd og faa sin Betydning. For os betyder I Livet, der gaar videre efter vor Død. Men saa er I jo ogsaa de Drengene, som vi har lært at kende og holde af hver for sig og nødig slipper. Og dog siger jeg til jer for jeres egen Skyld, saa svært det end kan falde: Gid I maa hige bort herfra, fra mig gamle, der kun kan staa og tale til jer, ud i den sollyse Verden, hvor der ikke skal tales, men handles, — gid I maa gaa ud i den med klare, skarpe Øjne og varme vid-aabne Hjerter, — ud for at være med til at tage Del i Danmarks ærefulde Arbejde paa at bygge en bedre Fremtid for Menneskene.

SKIBSFARTENS NYE ANKENÆVN

I den af Rigsdagen vedtagne nye Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten er det fastsat, at der nedsættes et Ankenævn, for hvilket de af Fragnævnet givne Forskrifter og Paalæg kan begæres forelagt af den, Forskrifterne og Paalægene gælder.

Loven er nu stadfæstet af Kongen, og samtidig har Handelsministeriet nedsat Ankenævnet.

Til Formand har Handelsministeriet udnævnt Præsident for Sø- og Handelsretten L. N. Hvidt og til Medlemmer af Nævnet udnævnt Professor, Dr. jur. Poul Andersen og Dispaehør Kay Skovgaard-Petersen.

FRAGTNÆVNET

Landstinget havde forleden Loven om Forlængelse af Fragnævns-Institutionen til anden Behandling. Paa Udvalgets Vegne gjorde Hr. Halvdan Hendriksen Rede for Udvalgsarbejdet.

Udvalget har holdt 3 Møder, haft 2 Samraad med Ministeren for Handel, Industri og Søfart, modtaget en Repræsentant for Mægler-Korporationen i København, Provismæglerforeningen og Klareringsraadet samt givet en Repræsentation for Fragnævnet Foretræde.

Ministeren stiller et Ændringsforslag, der tiltrædes af Udvalget, og som tilsigter at fastslaa, at Appel til det i Prgf. 2 omhandlede Ankenævn ikke har opsættende Virkning, samt at forkorte Ankefristen fra 8 til 3 Dage.

Ministeren har endvidere givet Udvalget en Række Oplysninger, og herefter indstiller Udvalget Lovforslaget til Vedtagelse med den nævnte Ændring.

Handelsminister Christmas Møller takkede Udvalget. Det havde, sagde han, været magtpaaliggende at faa fastslaaet, at vel skal der være Adgang til Appel af Fragnævnets Afgørelser, men der maa ikke lægges Nævnets betydningsfulde Virksomhed Hindringer i Vejen. Nævnet har en ganske overordentlig Bemyndigelse til at handle paa Samfundets Vegne i livsvigtige Forhold, og Ministeren takkede det for dets Indsats.

Dermed sendtes Forslaget til tredje Behandling, der foregik i et nyt Møde kort efter, og her forelaa den oprindelige Lov i omtrykt Tilstand med den foretagne Ændring indarbejdet, og Handelsministeren bemærkede, at han ved denne Fremgangsmaade imødekom et af Hr. Villemoes ved første Behandling fremsat Ønske om en saadan Kodificering af Love, der ændres. Den ændrede Lov blev enstemmigt vedtaget og sendt tilbage til Folketinget.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Kronprins Frederiks Fond

Den 17. September var det 25 Aar siden »Kronprins Frederiks Fond« blev oprettet med den Opgave »at sikre et tarveligt Udkomme for Efterladte efter dem, som maatte omkomme paa Søen under Bestræbelser for at redde faretruede Mennesker«.

»Kronprins Frederiks Fond« har udviklet sig i Tidernes Løb til at blive en stor Velgørenheds-Institution, og dets Midler er ved Hjælp af de store Gaver, der har tilflydt det ved Legater og Testamenter i Aarenes Løb, ogsaa vokset meget betydeligt. I Følge det sidst aflagte Regnskab for 1938 ejer Fonden ca. 793.000 Kroner, og der var i nævnte Aar udbetalt i Understøttelser af 1. Afdeling til 26 Personer 10.860 Kr., og af 2. Afdeling til 8 Personer 1250 Kr., samt een Gang for alle til 26 Personer 6120 Kr. Under »Kronprins Frederiks Fond« administreres endvidere »Harboørefondet«, der blev stiftet for de indsamlede Midler til de efterladte efter de ved den store Fiskerulykke den 26. November paa Harboøre forulykkede Fiskere.

Ændring i Frihavnen i Memel

»Deutscher Reichsanzeiger« Nr. 199 for den 26. f. M. indeholder en under 21. s. M. udstedt Forordning om Ændring af Frihavnen Memels Omraade. Ifølge den paagældende Fordordning inddrages den nordlige Del af Frihavnen (den saakaldte Frihavnszone Nord) i Toldomraadet.

Aarhus Havn faar ny Mole

Aarhus Havneudvalg vedtog forleden efter Indstilling fra Havneingeniør Gebauer at anlægge den nye Pier 2, Molen ud for Tolboden. Det er Havneudvalgets Ønske at holde saa mange Arbejder i Gang som overhovedet muligt, og heldigvis har Aarhus Havns Indtægter holdt sig saa forholdsvis godt, sammenlignet med de fleste andre danske Havne, at Nyarbejder kan foretages. Der forelaa et Tilbud fra Firmaet Hoffmann & Sønner om Anlæg af den nye Mole, og det besluttedes at antage dette, saaledes at Arbejdet kan begynde naar som helst, naar den fornødne Arbejdskraft kan skaffes.

Tysk Nordhavs-Rederi

En Række Pelsvarefirmaer i Leipzig grundlagde for tre Aar siden et Selskab, »Nordmeer Studien- und Reederei-G.m.b.H.« med en Aktiekapital paa 160.000 Mark og med det Formaal at drive Sælhundejagt i de nordlige Have. Et Skib med Plads til 4000 Sælkind blev sendt til Farvandede mellem Grønland og Spitzbergen, og i Slutningen af Aaret 1938 blev det besluttet at forhøje Aktiekapitalen til 400.000 Mark og at bygge et Skib med Plads til 7000 Skind. »Frankfurter Zeitung«s Korrespondent i Leipzig meddelede, at det først udsendte Sælfangskib, »Sachsen«, har gjort flere Rejser, og at det netop i disse Dage er vendt velbeholdent hjem med 1500 Sælhunde. Begivenhederne i Norge havde paa et vist Tidspunkt bragt Skibet i en vanskelig Situation. Rederiet synes at have forlagt sit Sæde til Hamburg, slutter Korrespondenten.

Sovjetruslands Vandveje

Det interessanteste Forhavende i Sovjetunionens Opbygningsarbejde er den Plan, der i længere Tid har været under Udførelse, nemlig at tilvejebringe et kæmpemæssigt Net af Vandveje, der skal sætte allø Omraader af det russiske Rige i Forbindelse med hinanden. Derved bliver Moskva den centrale Havn for fem Havomraader. Man graver Kanaler herfra, som ogsaa skal være farbare for mindre søgaaende Skibe, og som fører til det kaspiske Hav, Sortehavet, det azovske Hav, det hvide Hav og den finske Havbugt.

Man arbejder for Højtryk paa at faa disse nye Vandveje færdige. Stalinkanalen, som gaar fra Leningrad gennem Ladoga- og Onegasøen til Murmansk, er allerede færdig. En anden Kanal, der bliver 5 m dyb og 55 m bred, skal forbinde Moskva ved Volga og har en Længde af 127 km. Ad denne Vej kan Skibene naa til det kaspiske Hav. Der bestaar allerede Kanalforbindelse inellem Stalinkanalen og Moskva og derigennem mellem den finske Havbugt, det hvide Hav og det kaspiske Hav. Ved Hjælp af kæmpemæssige Dæmninger stemmes Vandet op fra de nærliggende store Strømme for at tilvejebringe en Moskvase, som skal være Havn for Hovedstaden. Endvidere graves en Vandvej mellem Don, som udmunder i det azovske Hav, og Volga. Her er 20.000 Arbejdere og 100 Ingeniører beskæftigede. Denne Kanal skaffer Forbindelse mellem de nordlige Have, det azovske og det kaspiske Hav. En anden Vandvej giver direkte Forbindelse mellem Moskva og det sorte Hav. Den udgaar fra Oka, en Biflod til Volga, og fører ind i Desna, som er en Biflod til Dnjepr.

Naar alle disse Planer er blevet til Virkelighed, kan Petroleum fra Baku ved det kaspiske Hav afskibes uden Om-ladning til alle Egne af Rusland, Kul fra Donezhækkenet i alle russiske Provinser, og der aabner sig nye Muligheder for Industri og Landbrug.

Esbjergkutteren »Sita« forlist

Det kan nu anses for givet, at Esbjergkutteren »Sita« er forlist. Ved Bjerregaard Strand ved Holmsland er der ilanddrevet Liget af Fiskeskipper Johannes Jørgensen fra den savnede Kutter. Den afdøde var gift og hjemmehørende i Esbjerg. Besætningen bestod endvidere af 2 ugifte Fiskere.

Den forulykkede Fiskeskipper Johannes Jørgensen var 37 Aar og boede Kronprinsensgade i Esbjerg. Han efterlader Hustru og Børn. De to øvrige ombordværende var de ugifte Fiskere Thorvald Gudumlund, der var 22 Aar gammel, og Ove Jørgensen, 19 Aar, begge fra Grenaa.

Damperen »Schaumjan« hævet

For fire Aar siden gik den som Isbryder indrettede russiske Damper »Schaumjan« under i en Orkan med 28 Mand i det kaspiske Hav. Den eneste Efterretning, man fik fra Skibet, var en Flaskepost, der fortalte, at Skibet var ved at synke, havde mistet sit Ror og befandt sig omtrent 90 Sømil fra Astrakan Red paa Vej fra Machatschkala. Man kunde ikke finde Stedet, hvor Ulykken fandt Sted, men tilfældigt blev den forliste Isbryder fornylig opdaget af Fiskere fra Øen Tscheltschen, som fik deres Net ind i den.

Skønt der paa det Sted hyppigt forekommer stærke nordøstlige og nordvestlige Vinde med høj Søgang, som forstyrrer Arbejdet meget, og skønt Skibet laa dybt i Vandet, er det efter 1½ Maanedes Arbejde blevet hævet af Epron Selskabet den 13. August. Arbejdet blev gennemført i aaben Sø cirka 350 Sømil fra Bjergnings-skibets Basis.

Ny Fyrmester ved Lyngvig Fyr

I Stedet for Fyrmester S. Gaarn Jensen, der med Udgangen af Oktober Maaned paa Grund af Alder trækker sig tilbage fra Stillingen som Fyrmester ved Lyngvig Fyr paa Jyllands Vestkyst efter 41 Aars Tjeneste i Fyrvæsenet, har Marineministeriet udnævnt hidtilværende Fyrmester af 3. Grad ved Vejro Fyr E. N. Nedergaard til Fyrmester af 2. Grad ved Lyngvig Fyr.

Fyrmester Nedergaard, der er født 1895 og i sin Ungdom gik til Sø, bestod i 1917 Styrmandseksamen og begyndte efter endt Skibsfører- og Radioeksamen — Fyrmesteren er Indehaver af vel nok de fineste Navigations-eksamener, der er taget her i Landet — paa Studiet til Navigationslærer. Det blev dog kun faa Aar, Nedergaard virkede som Navigationslærer, idet han i 1925 ansattes som Fyrassistent ved Rubjerg Knude Fyr og i 1937 udnævntes til Fyrmester ved Vejro Fyr.

Tyrkiet vil selv bygge store Skibe

Den tyrkiske Trafikminister Tschetinakaya har erklæret, at den tyrkiske Handelsflaade trænger haardt til nye Skibe til Erstatning for gamle. De Forhandlinger, man havde ført med de engelske Myndigheder om Levering af 11 Skibe, havde ikke ført til noget Resultat. Tyrkiet vil nu udvide sine Værfter og Dokker, bygge nye Værfter og selv gaa i Gang med at bygge store Handelsskibe.

Stabelafløbning paa Helsingør Værft

Det tidligere omtalte Motorskib, som »Helsingør Skibs- og Maskinbyggeri« har under Bygning til »Det Bergenske Dampskibsselskab«, blev forleden sosat i Overværelse af Repræsentanter for Rederiet og »Norsk Veritas«, til hvis Klasse det bygges. Det nye Skib, der fik Navnet »Cometa«, opkaldt efter det forliste Skib af samme Navn, er paa 9200 Tons d.w. Skibet, der skal indsættes i Rute-furten Skandinavien—Sydamerika under »Den norske Syd-america-Linie«s Ledelse, vil faa et ret stort Køleanlæg. Der bliver indrettet en smuk Ryge- og Spisesalon og Passagerkahytter beregnet til 12 Passagerer. Maskineriet kommer til at bestaa af en B. & W. Dieselmotor af nyeste Type, bygget paa Helsingør Værft og beregnet til at give Skibet en Fart af 16 Knob.

Motorgalcasen »Drejø« forlist

I den kraftige Nordveststorm forleden blev Motorgalcasen »Drejø«, Kaptajn Clausen, af Ærøskøbing, drevet ind paa Sjællands Rev ved Odden. Bunden blev slaet ud, og Skibet sank.

Redningsbaaden fra Odden gik ud og reddede Besætningen, tre Mand, og Skipper Clausens Kone, der var med om Bord.

Esbjergkutter forlist med tre Mand

Esbjerg-Kutteren »Lyngvig« er forleden forlist i Nord-søen, og tre Mand af Besætningen er omkommet.

Kutteren, der ejedes af Havnerepræsentant Jeppe Torbensen, Esbjerg, førtes af Fiskeskipper Chr. Stage og havde i nogle Dage været paa Fiskeri, da Ulykken indtraf. Det lykkedes et Skib, der befandt sig i Nærheden, at redde en af Besætningen, Ejerens Søn Torben Torbensen.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y
 Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder
HELSINGFORS (Finland)
 Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

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



De tre omkomne er Skipperen *Chr. Stage*, som blev 30 Aar gammel og efterlader sig Hustru og fire smaa Børn, Bedstemand *Hans Kjærgaard*, Husby Klit, der blev 28 Aar gammel og var ugift, samt den 20-aarige Kok *Otto Kjærgaard*, Ringkøbing.

Statens Isbrydere istandsat

Under de omfattende Reparationsarbejder, der er foretaget paa Statens Isbrydere, er de nu alle blevet sikret mod Miner.

Isbryderen »Valdemar«, der har faaet en gennemgribende Reparation ved »Aalborg Værft«, er forleden afsejlet fra Værftet til Limfjorden, hvor denne Isbryder som sædvanlig nu er blevet oplagt for at være klar til ved indtrædende Isvinter at træde i Funktion i den vestlige Del af Limfjorden.

»Isbjørn«, som nu er færdig fra Burmeister & Wains Værft, har foruden Reparation af en Del Isskader faaet fornyet hele Rorstævnen og vil blive lagt op i Nordre Frihavn.

»Storebjørn« og »Lillebjørn« ventes færdig fra Orlogsværftet i Løbet af denne Maaned, hvorefter de ligeledes lægges over i Nordre Frihavn. Af de to mindste Isbrydere er »Tyr« færdig med Reparationen, medens »Thor« først i næste Maaned lægges over til Orlogsværftet for Reparation.

Sejladsen i finske Farvande

Det nylig opmudrede Sejlløb Wasa—Ritgrund er nu blevet aabnet for Trafiken. Den nye Sejlrende forkorter Vejen for den nordgaaende Trafik med omtrent 60 Kilometer.

Danskeren, der kendte Stanley, død

De danske Kongofareres ældste Mand, Kapt. *Chr. Schønberg*, den sidste Dansker, der har kendt Stanley, er forleden død i København. Han var ialt 16 Aar i Kongo, hvor han indtraadte i Statens Tjeneste i 1886.

De suspenderede Havnearbejdere i Fællesforbundet alle genvalgt

Generalforsamlingen forrige Uge i Havnearbejdernes Fællesforbund fik det usædvanlige Forløb, at alle otte socialdemokratiske Medlemmer af Bestyrelsen suspenderedes for en Uge, medens det overlodes de resterende tre Kommuniste under Suspensionen at varetage Forbundets Forretninger og lede en Urafstemning i Forbundet om de ledige Pladser i Bestyrelsen. Resultatet af Urafstemningen blev, at de 8 suspenderede socialdemokratiske Bestyrelsesmedlemmer alle genvalgtes.

»Danmark« i Florida

Fra en af de danske Drengene om Bord paa Skoleskibet »Danmark«, *Aage Havbro*, Søn af Førstelærer Havbro, Terndrup, er ankommet et Luftpostbrev, hvori den unge Mand ifølge »Aalborg Amtstidende« fortæller om den enestaaende Gæstfrihed og Venlighed, de 120 danske Drengene har mødt baade fra Dansk-Amerikanere og fra Amerikanere under de fire Maaneders ufrivillige Ophold i Florida. De danske Drengene, der efterhaanden var blevet lidt lur-

vede i Tøjet, er blevet klædt paa fra Top til Taa. De har faaet Tænderne efterset, og der leveres hver Dag friske Grønsager om Bord, altsammen som Gave fra Befolkningen. Naar de har Landlov, staar et Biografteater aabent for dem, ligesom de har mange Invitationer til private Hjem med paafølgende Bilture ind i Landet.

Halvdelen af Drengene har nu faaet Hyre med forskellige Skibe, og fem er rejst til Grønland, hvor de skal gøre Tjeneste i Messen i Kryolitminerne ved Ivigtut.

70 Aar

Tidligere mangeaarig Fører i Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kaptajn *Holger Schmidt*, fyldte den 18. September 70 Aar.

60 Aar

Den 18. September fyldte Fører i D.F.D.S., Kaptajn *M. Michelsen*, 60 Aar. Kaptajn Michelsen er Fører af s.s. »Thyra«.

Fører i Sydfynske Dampskibsselskab, Kaptajn *F. Kruse*, fylder den 23. September 60 Aar. Kaptajn Kruse indtraadte i Selskabet 1901.

Den 23. September fylder Kaptajn *E. Himmelstrup* 60 Aar. Kaptajn Himmelstrup, der i en Aarrække har været Fører i Det Østasiatiske Kompagni, er Fører af m.s. »Kina«.

Fører i Dampskibsselskabet »Progress«, Kaptajn *Alfred Pedersen*, fylder den 26. September 50 Aar. Kaptajn Pedersen er Fører af s.s. »Sophie«.

Tidligere Skibsfører i Rederiet C. K. Hansen, Kaptajn *P. L. Hansen*, fyldte Søndag 60 Aar. Kaptajn Hansen førte sidst Damperen »Søborg«, indtil han gik i Land i Begyndelsen af Aaret.

50 Aar

En Fanø-Redningsmand, Opsynsmand *Jens Marius Svendsen*, Redningsstationen Rindby, fyldte 50 Aar Søndag.

Dødsfald

Føreren paa s.s. »Svanholm«, D.F.D.S., Kaptajn *P. Mac Gregor Kjær*, er afgaaet ved Døden i Manchester.

Kaptajn Mac Gregor Kjær var født den 19. Marts 1884 i København, Søn af Fuldmægtig i D.F.D.S. Fr. Kjær. Efter at have taget Styrmandseksamen fra Københavns Navigationsskole indtraadte han som Aspirant i D.F.D.S. i 1910. I 1923 forfremmedes han til 1. Styrmand og 1937 til Fører af s.s. »Charkow«, derefter som Fører af s.s. »Minsk« og sidst som Fører af s.s. »Svanholm«.

Som fungerende Fører af s.s. »Minsk« aabnede han Levantlinien.

Kaptajn Kjær var en meget pligtosfyldende og en god dansk Mand, som varetog sit Rederis Interesser paa bedste Maade.

Udnævnelse

Fører ved Store Bælts Overfarten, Skibsfører af 1. Grad, Kaptajn *G. Blaabjerg*, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

DAMPKIBSSELSKABET
PACIFIC
 AMALIEGADE 33
 Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
 Korresponderende Reder

KRISTANDT & CO
 Gegründet 1905 Telegr.: Kristandt
KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG
 Readers Agent für
DANZIG und GOTENHAFEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: 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

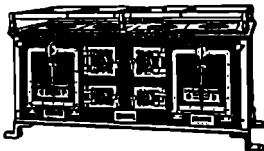
AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

M. B. COHNTOLOBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAET 1848

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Waasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel.: "Zetatta"

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT
ZAANDAM · VELSSEN · YMUIDEN

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberetof for Træskibe
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords BrugRepræsentant 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.

56. Aargang.

København 18. September 1940.

Nr. 40.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarteral tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarteralsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarteral med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterals Begyndelse. Kvarteralsabonnementer kan liden Aarets Udgang efter Meddølelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

2312. Sverige S.-Kyst. Hasselö. Nye Fyr.

(U. f. s. Nr. 36/1857. Stockholm 1940.)

1. For Besejling af *Garpaviken* paa *Hasselö* opføres 2 elektriske Ledefyr, *Rönnfjärdsleden nedre* og *övre* Fyr paa henholdsvis $56^{\circ} 06',_{08} N.$ $15^{\circ} 28',_{69} E.$ og $56^{\circ} 06',_{19} N.$ $15^{\circ} 28',_{61} E.$, som begge vil vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 3^s . Flammens Højde henholdsvis $8,3$ m og $12,3$ m. Synsvidde for begge Fyr: 10 Sm. Fyrlanterner paa Stolper med hvide, trekantede Dagmærker. Afstanden mellem Fyrene: 250 m. Fyrene er overet i Pejling 342° .

2. Paa *Garpaviken* Fiskerihavn N.-lige Bølgebryder er opført et elektrisk Fyr, *Garpaviken* Fyr, paa $56^{\circ} 06',_{10} N.$ $15^{\circ} 28',_{80} E.$, som efter fremtidig Tænding vil vise hvidt Hurtigblink, 60 Blink hver 1^m . Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 9 Sm. Fyrlanterne paa Stolpe.

(Kort Nr. 180 og 181.)

2313. Sverige: Kalmarsund. Öland W.-Kyst. Borgholm og Ispøude Fyr elektrificeret.

(U. f. s. Nr. 36/1856. Stockholm 1940.)

1. *Borgholm* Fyr paa c. $56^{\circ} 53' N.$ $16^{\circ} 38' E.$ er elektrificeret, hvorved Synsvidden er forøget til 9 Sm.

2. *Ispøude* Fyr paa c. $56^{\circ} 45' N.$ $16^{\circ} 31' E.$ er elektrificeret. Efter fremtidig Tænding vil Fyret vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9^s , Blink $1,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $1,5^s$, Mørke $4,5^s$. Synsvidden for rødt og grønt Lys er forøget til henholdsvis 10 Sm og 9 Sm.

(Kort Nr. 181.)

2314. (T). Sverige. Öregrund Skærgaard. Svartklubben ENE. Lystønde udlægges.

(U. f. s. Nr. 36/1900. Stockholm 1940.)

En rødmalet Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 15^s , Blink $1,5^s$, Mørke $13,5^s$, vil snarest blive udlagt midlertidigt SE. for *Kappelsgrund* paa c. $60^{\circ} 10',_{66} N.$ $18^{\circ} 50',_{45} E.$ Flammens Højde: 3 m. Synsvidde: 5 Sm.

2315. Sverige. Bottniske Bugt. Vännskär Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 36/1855. Stockholm 1940.)

Vännskär Fyr paa c. 64° 10' N. 21° 08' E., der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, og som mellem Pejlingerne 40° og 84° viste rødt, uforstærket Lys, er forandret og lyser nu mellem nævnte Pejlinger, som følger:

10. Rødt i Pejl. fra 40° til 50° (uforstærket).

11. Hvidt i — - 50° - 84°.

2316. Estland. Finske Bugt. Tallinn Red. Lystønder udlagt. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 39/2903. Berlin 1940.)

- a) En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa c. 59° 28',₁ N. 24° 46',₅ E.
 b) En Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt paa c. 59° 28',₁ N. 24° 46',₈ E.
 c) Al Sejlad til og fra *Tallinn* skal foregaa nøjagtig i Ledefyrlinien og imellem de under a) og b) nævnte Lystønder, der er placeret paa hver Side af Fyrlinien.
 (Kort Nr. 183 og 182.)

2317. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 39/2985. Berlin 1940.)

- a) Lys- og Fløjtetønden *BD—O* paa 54° 35' 19" N. 18° 33' 54" E. er ombyttet med en hvid Tønde med E.-Topbetegnelse og mærket *Neu—Oblusch—Ost*.
 b) Den sort- og rødternede Lys- og Klokketønde *Deepke* paa c. 54° 38',₉ N. 18° 32',₇ E. er atter udlagt paa Station. Den midlertidigt udlagte Reservetønde er inddraget.
 (Kort Nr. 181.)

2318. Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsol.

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

Den i E. f. S. Nr. 32/2330 1939 paa c. 54° 26',₁ N. 10° 22',₁ E. rapporterede gulmalede Flaade er stadig udlagt. Er Flaaden ikke paa Plads, afmærkes Stedet med 4 graa Spidstønder.

Ved Sejlad i dette Omraade skal vedvarende udvises Forsigtighed.

(E. f. S. Nr. 32/2330 1939.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2319. Sverige. Sundet. Bestemmelse om Forbud mod Udkastning af Affald i Flinterenden m. m.**

(U. f. s. Nr. 36/1901. Stockholm 1940.)

Udkastning af Affald og lignende er forbudt i *Flinterenden*, *Kogrundsrenden* og *Sejlløbene* indenfor Grænsen for *svensk* Territorialfarvand rundt om *Falsterbo*. Overtrædelse straffes med Bøde.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**2320. (T). Danmark. Isefjord Indløb. Vesterløb E.-Side. Somærker midlertidigt inddraget.**

Den hvide Stage med Halmvisk og den hvide Stage med 2 Halmviske paa henholdsvis 55° 57' (33") N. 11° 48' (48") E. og 55° 57' (08") N. 11° 48' (32") E. ved *Store-sand* W.-Side er midlertidigt inddraget.

(Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 159. Søm.-Fort. Side 67, Nr. 24 og 25.)

- 2321. Danmark. Isefjord. Roskildefjord. Afmærkning forandret. Oplysning om Dybde.**
1. Hvid Stage med Halmvisk paa c. $55^{\circ} 50',7$ N. $12^{\circ} 02',7$ E., umiddelbart N. for *Kronprins Frederiks Bro*, er permanent inddraget.
 2. Hvid Stage med Halmvisk paa c. $55^{\circ} 50',0$ N. $12^{\circ} 03',3$ E., *Kalvo*, er permanent inddraget.
 3. Dybden i Sejløbet fra *Eskilso* til *Roskilde* Havn er for Tiden 2,7 m. (Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 169. Søm.-Fort. Side 69, Nr. 4 og 6.)
- 2322. Sverige. Skagerrak. Malmö. Nyt Fyr.**
(U. f. s. Nr. 36/1863. Stockholm 1940.)
For at lette Sejladsen i Ledelinien: *Breviksudde nedre* og *övre* Fyr overet i Pejling 77° , er paa den Ledelinien nærmest beliggende Pynt af *Malmö* (S. for Sejløbet) paa $58^{\circ} 21',58$ N. $11^{\circ} 19',47$ E. opført et nyt Fyr, *Malmö* Fyr, der ved fremtidig Tænding vil vise hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,15^s$, Mørke $2,85^s$. Flammens Højde: $5,5$ m. Synsvide: 4 Sm. Fyrlanterne paa hvid, konisk Varde.
(E. f. S. Nr. 28/1789 1940.)
- 2323. Sverige. Skagerrak. Fjällbacka—Strömstad. Varde opført.**
(U. f. s. Nr. 36/1865. Stockholm 1940.)
Paa N.-Pynten af et Skær lige W. for *Halsarhuvud* N.-Pynt er paa $58^{\circ} 55',68$ N. $11^{\circ} 07',59$ E. opført en 3 m høj hvid, konisk Varde, *Halsarhuvuds kummel*.
- 2324. Sverige. Skagerrak. Fjällbacka—Strömstad. Nyt Fyr.**
(U. f. s. Nr. 37/1864. Stockholm 1940.)
Paa S.-Pynten af et Skær SE. for *Östra Halsörholmen* (N. for *Kosterfjorden—Strömstad* Sejløb) er paa $58^{\circ} 55',75$ N. $11^{\circ} 07',85$ E. opført et nyt Fyr, *Halsörholmen* Fyr, som ved fremtidig Tænding vil vise hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,15^s$, Mørke $2,85^s$. Flammens Højde: $5,7$ m. Synsvide: 4 Sm. Fyrlanterne paa hvid, konisk Varde.
- 2325. Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.**
(N. f. S. Nr. 39/2915. Berlin 1940.)
Det er forbudt at ankre i Nærheden af Pladsen $58^{\circ} 04' 18''$ N. $7^{\circ} 57' 57''$ E.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2326. Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.**
(N. f. S. Nr. 39/2917. Berlin 1940.)
1. Det er forbudt at ankre i Nærheden af Pladsen $63^{\circ} 35' 23''$ N. $9^{\circ} 30' 51''$ E. samt imellem denne Plads og Øen *Stavøy*.
 2. Ankring er forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

a) $63^{\circ} 38' 22''$ N. $9^{\circ} 30' 41''$ E.	c) $63^{\circ} 37' 06''$ N. $9^{\circ} 27' 00''$ E.
b) $63^{\circ} 37' 42''$ N. $9^{\circ} 27' 00''$ E.	
- 2327. Norge. Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.**
(E. f. S. Nr. 15/754. Oslo 1940.)
E. f. S. Nr. 37/2167 1940 udgaar og erstattes af følgende:
Et Skib med et Dybgaende af c. 6 m rapporterer at have rørt Grunden ved Højvande i *Dromnessundet* tværs af *Storøya* paa c. $63^{\circ} 20',6$ N. $8^{\circ} 43',8$ E. i *Espenes* Fyrs hvide Vinkel, c. 1050 m 113° fra Fyret.
Stedet vil næppe blive nærmere undersøgt i Aar.
(E. f. S. Nr. 37/2167 1940.)
- 2328. Danmark. Jylland W.-Kyst. Esbjerg Havn. Fyr nedlagt.**
De to hvide, faste Fyr paa henholdsvis *Esbjerg Færgelhavn*s N.-lige og S.-lige Tværmole er nedlagt.
c. $55^{\circ} 27',6$ N. $8^{\circ} 26',0$ E.
(Kort Nr. 95, 94 og 93. Havnelods, Side 57. Fyr-Fort. Nr. 23 og 24.)

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

2329. Venezuela. Guanta Harbour. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 39/2939. Berlin 1940.)

Fyret paa *Tourblanche Island* paa c. 10° 16' N. 64° 37' W. er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt, fast Lys. Synsvidde 6 Sm.
(E. f. S. Nr. 7/469 1938.)

2330. Porto Rico E.-Kyst. Humacao. Vrag.

(N. f. S. Nr. 39/2941. Berlin 1940.)

E. f. S. Nr. 37/2185 1940 annulleres og erstattes af følgende:

Et Vrag ligger sunket i 11,9 m Vand paa c. 18° 08',₁ N. 65° 43',₀ W., 2,04 Sm 159,5° fra *Playa de Humacao* Toldbygning.

Over Vraget er 7,9 m Vand. Vraget er midlertidigt afmærket med en Lystønde, der viser rødt, fast Lys.

(E. f. S. Nr. 37/2185 1940.)

2331. Argentina. Rio de la Plata. Practicos Recalada Fyrskib flyttet. Radiofyr installeret.

(N. f. S. Nr. 39/2942. Berlin 1940.)

E. f. S. Nr. 36/2137 1940 annulleres og erstattes af:

1. *Practicos Recalada* Fyrskibs Plads er nu c. 35° 10',₅ S. 56° 18',₅ W., 16 Sm 207° fra *Punta Brava* Fyr.

2. I ovennævnte Fyrskib er installeret et Radiofyr, som følger:

Radiofrekvens: 292,7 kc/s (1025 m). Signalet er:

a. Morsebogstaverne P I	7,5 ^s .
b. Streger	35,0 ^s .
c. Morsebogstaverne P I	7,5 ^s .
d. Pause	10,0 ^s .

Periode .. 60,0^s.

Sendetider: Usigtbart Vejr: 5^m.—8^m, 20^m.—23^m, 35^m.—38^m. og 50^m.—53^m. af hver Time.

Klart Vejr: 5^m.—8^m. og 35^m.—38^m. af hver Time.

Fyrets Kaldesignal: *LOJ*.

Anmodning om Afgivelse af Radiopejlsignaler skal sendes paa Radiofrekvens 462 k/cs (649 m) til Fyrskibets Radiostation *LOJ*.

(E. f. S. Nr. 36/2137 1940.)

2332. Chile. Magellan Stræde. Punta Carrera. Vrag.

(N. f. S. Nr. 39/2943. Berlin 1940.)

Et Vrag ligger sunket paa c. 53° 35',₉ S. 70° 54',₈ W., c. 1 Sm 23° fra SE.-Hjørnet af *Punta Askew*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2333. Grækenland W.-Kyst. Anvrakikos Bugt. Farligt Omraade. Besejling forbudt.

(Meddelelse fra det danske Gesandtskab, Athen, 26. August 1940.)

I *Anvrakikos* Bugt er Omraadet E. for Linien mellem *Mytikas Point* paa c. 38° 59',₈ N. 20° 43' E. og *Gyrapetra Point* paa c. 38° 50',₈ N. 20° 42',₃ E. erklæret farligt for Sejladsen. Besejling af Omraadet er forbudt.

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

2334. Ceylon E.-Kyst. Trincomali Havn. Oplysning om Grund.
(U. f. s. Nr. 36/1879. Stockholm 1940.)
En Stengrund med en mindste Dybde af 7,3 m er fundet paa c. $8^{\circ} 33',7$ N. $81^{\circ} 12',6$ E., $0,39$ Sm 125° fra *Plantain Point* Baake.

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

2335. Thailand Bugt (Siam Bugt) E.-Kyst. Ao Pae. Oplysning om Grund.
(N. t. M. Nr. VII/114. Bangkok 1940.)
En $2,0$ m Grund, Sandbund, er fundet paa $12^{\circ} 36' 36''$ N. $101^{\circ} 27' 01''$ E., i Nærheden af *Ao Pae*.
2336. Fransk Indokina. Donnai (Saïgon) Floden Munding. Oplysning om Grund.
(N. f. S. Nr. 39/2945. Berlin 1940.)
En 10 m Grund er fundet paa c. $10^{\circ} 20',1$ N. $107^{\circ} 03',5$ E., $0,86$ Sm 274° fra *Cap Saint Jacques* Fyr.
2337. Filippinerne. Luzon E.-Kyst. Rapu Rapu Island. Ungay Point Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 39/2947. Berlin 1940.)
Ungay Point Fyr paa c. $13^{\circ} 10',7$ N. $124^{\circ} 12',8$ E., paa Øens S.-Pynt, der viste hvidt Lys med En-Formærkelser, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s. Synsvide 15 Sm.
2338. Kina S.-Kyst. Quang Tchéou (Kwang chau wan) Bugt Anduvning. Fløjte-tønde udlagt.
(N. f. S. Nr. 38/2864. Berlin 1940.)
Paa $21^{\circ} 02' 30''$ N. $110^{\circ} 41' 55''$ E. i 13 m Vand, c. 500 m 115° fra et sunket Vrag, er udlagt en Fløjtetønde med en Keglestub som Topbetegnelse og Paaskriften *Q. T. W. Doumer*.
2339. Kina E.-Kyst. Yangtse Anduvning. False Saddle Islands NE. Oplysning om Dybde.
(N. f. S. Nr. 38/2865. Berlin 1940.)
Nedennævnte Grunde rapporteres:
a) En 15 m Grund paa $30^{\circ} 49' 00''$ N. $122^{\circ} 54' 30''$ E.
b) En 22 m — — $30^{\circ} 49' 18''$ N. $122^{\circ} 53' 45''$ E.
2340. Japan. Houshu S.-Kyst. Ise no Umi. Nogoya Ko. Tukizi Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 38/2866. Berlin 1940.)
Tukizi Fyr paa c. $35^{\circ} 05',2$ N. $136^{\circ} 52',8$ E., der viste rødt og grønt, vekslende Lys, er forandret til at vise rødt, fast Lys. Synsvide: 11 Sm.
2341. Birnie Island. Oplysning om Beliggenhed.
(N. f. S. Nr. 38/2868. Berlin 1940.)
Efter amerikanske Observationer ligger *Birnie Island* paa c. $3^{\circ} 35'$ S. $171^{\circ} 31'$ W., $33''$ S.-ligere og $1' 30''$ E.-ligere end tidligere angivet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2342. Grækenland. Bestemmelser for Benyttelse af Radioapparater om Bord.
(N. f. S. Nr. 37/2826. Berlin 1940.)
Brugen af Radiosendeapparater er forbudt for alle Skibe i *græske* Havne eller til Ankers paa *græsk* Red. Radiostationer og -apparaterne bliver derfor forseglede. Seglene fjernes atter ved Skibenes Afgang af de stedlige Myndigheder paa Søen.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korta eller
Bogs Nr.

England:

- R 749 India, West Coast. — Sheet 11.
 R 1230 Africa, West Coast. — Garnet head to Cape Verde.
 R 1320 Spain. — Cape San Antonio to Cape Tortosa.
 T Supplement No. 2 to Mediterranean Pilot, Vol. V, rettet til 10. Maj 1940.
 T Supplement No. 4 to East Coast of United States Pilot, Vol. I, rettet til 25. April 1940.
 T Supplement No. 3 to China Sea Pilot, Vol. II.

Tyskland:

- R D. 248 Die Elbe von Krautsand bis Brunshausen.
 R D. 31 Gewässer um Fehmarn.
 R D. 104 Die Trave von Travemünde bis Lübeck.
 R D. 106 Hever und Schmaltief.

Tillæg.

I. Østersøen.

2343. Sverige S.-Kyst. Falsterbo S. Oplysning om Dybde i Sejllob.
 (U. f. s. Nr. 37/1953. Stockholm 1940.)
 Sejllobet rundt Falsterbo er uddybet til en Dybde af mindst 5, m ved Middelvandstand.
 (Kort Nr. 132, 130, 187 og 188.)
2344. (T.) Sverige S.-Kyst. Östratorp Fyr midlertidigt slukket.
 (U. f. s. Nr. 37/1959. Stockholm 1940.)
 Indsejlingsfyrene Östratorp nedre og övre er midlertidigt slukket paa Grund af Reparation.
 c. 55° 20' N. 13° 22' E.
2345. Sverige S.- og E.-Kyst. Oplysning om Fyrbelysning og Afmærkning.
 (U. f. s. Nr. 37/1951. Stockholm 1940.)
1. Følgende svenske Fyr er midlertidigt slukket:
 - a. Samtlige Fyr paa Golland med Undtagelse af Gotska Sandön c. 58° 24' N. 19° 12' E. Östergarn. Hoborg.
 - b. Arkö nedre og övre c. 58° 29' N. 16° 57' E. Brunviksholmen. Sandhamn. Stora Alskär. Sandhamns Stängskär. Grönskär. Västra Lerskäret. Östra Lerskäret. Västra Tviklova. Söderarm c. 59° 45' N. 19° 25' E.
 - c. Endvidere visse Fyr paa Kysten af Skåne og Blekinge W. for 16° E.
 2. Samtlige Fyrskibe er midlertidigt inddraget med Undtagelse af Ölandsrev Fyrskib c. 56° 07' N. 16° 34' E.
 3. Samtlige Lystønder mellem Falsterborev og Svartklubben samt omkring Golland og Gotska Sandön er midlertidigt inddraget med Undtagelse af Lys- og Fløjtetønden Landsorts Bredgrund c. 58° 44' N. 17° 53' E. og Lystønden Tilljandersknallt c. 58° 45' N. 17° 50' E.
 4. Samtlige Klokketønder mellem Falsterborev og Svartklubben samt omkring Golland og Gotska Sandön er midlertidigt inddraget.
2346. (T.) Sverige. Bottniske Bugt. Södra Kvarken. Oplysning om Fyrbelysning og Afmærkning.
 (U. f. s. Nr. 37/1951. Stockholm 1940.)
1. Understen Fyr paa c. 60° 17' N. 18° 55' E. er slukket.
 2. Grundkallen Fyrskib paa c. 60° 34' N. 18° 58' E. er inddraget.
 3. Lys- og Fløjtetønden Giffards Grund paa c. 60° 32' N. 18° 43' E. er inddraget.
 4. Klokketønden Märketskallen paa c. 60° 19' N. 19° 05' E. er inddraget.

2347. Finland. Bottniske Bugt. Kemi. Nyt Luftfyrtændt.

(U. f. s. Nr. 25/818. Helsingfors 1940.)

Et nyt Luftfyrtændt er opført paa $65^{\circ} 43' 50''$ N. $24^{\circ} 33' 50''$ E. Fyret viser rødt, fast Lys og tændes, naar Forholdene kræver det.

2348. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Ledebaaker forandret.

(U. f. s. Nr. 25/818. Helsingfors 1940.)

Kuggholm Ledebaaker er forandret og er nu, som følger:

1. *Kuggholm övre* paa $60^{\circ} 01' 47''$ N. $20^{\circ} 20' 51''$ E.: en paa Støtter staaende rektangulær, hvid Tavle, som i Midten har et sort, lodret Felt og paa Toppen en trekantet, sort Tavle med Spidsen nedad. Højde over Vandfladen: 14 m.

2. *Kuggholm nedre* paa $60^{\circ} 01' 46''$ N. $20^{\circ} 21' 01''$ E.: en paa Støtter staaende rektangulær, hvid Tavle, som i Midten har et sort, lodret Felt og paa Toppen en trekantet, sort Tavle med Spidsen opad. Højde over Vandfladen: 10,5 m.

Baakerne er overet i Pejling c. 272° .

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2349. Sverige. Sundet. Oplysning om Fyrbelysning og Afmærkning.**

(U. f. s. Nr. 37/1951. Stockholm 1940.)

1. Samtlige Fyr paa den *svenske Öresundskyst* er slukket med Undtagelse af *Kullen* og *Kullen västra* c. $56^{\circ} 18'$ N. $12^{\circ} 27'$ E.

2. Samtlige *svenske* Fyrskibe, Lystønder og Klokketønder i *Sundet* er inddraget.

2350. Sverige. Sundet. Kogrundsrenden. Oplysning om Dybde.

(U. f. s. Nr. 37/1953. Stockholm 1940.)

Kogrundsrenden er uddybet til en Dybde af mindst 5,4 m ved Middelvandstand.

c. $55^{\circ} 28',5$ N. $12^{\circ} 49',7$ E.

(Kort Nr. 132 og 130.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**2351. Danmark. Kattegat. Gniben N. Vrag sunket.**

Vraget af en Galease ligger sunket c. 1,5 Sm N. for *Gniben* paa E.-Siden af *Sjæl-lands Rev* i c. 5,6 m Vand paa c. $56^{\circ} 02'$ N. $11^{\circ} 17'$ E. Masterne er over Vandet.

2352. Sverige. Kattegat og Skagerrak. Oplysning om Fyrbelysning og Afmærkning.

(U. f. s. Nr. 37/1951. Stockholm 1940.)

1. Samtlige Fyr paa den *svenske Kattegat- og Skagerrakkyst* er midlertidigt slukket med Undtagelse af følgende:

Ängelholm c. $56^{\circ} 16'$ N. $12^{\circ} 50'$ E. *Hallands Väderö. Vingaskär.* Fyrene i *Torekov* og *Båstad. Morups Tånge.* Fyrene i *Falkenberg. Träslöv. Subbeberget. Klåback. Kroystadsudde. Nidingen sydvästra* og *nordöstra. Tistlarna. Valö. Stora Pölsan. Stora Oset. Paternoster. Måseskär. Hällö. Väderöbod. Ursholmen* c. $58^{\circ} 50'$ N. $11^{\circ} 00'$ E.

2. Samtlige Fyrskibe, Lystønder og Klokketønder ved ovennævnte Kyststrækning er midlertidigt inddraget.

2353. Sverige. Skagerrak. Fyrskib som Lods- og Sokontrolstation ved Rigsgrænsen flyttet.

(U. f. s. Nr. 37/1920. Stockholm 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 39/2275 1940 meddeles, at det deri omhandlede Fyrskib er flyttet i SSE.-lig Retning til $58^{\circ} 58',16$ N. $11^{\circ} 06',72$ E.

(E. f. S. Nr. 39/2275 1940.)

Ekstra-Tillæg.

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

2354. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Knastegrund SW. Lillegrund W. Sømærker forsvundet.

Den hvide Stage med Halmvisk paa $55^{\circ} 02'$ ($55''$) N. $10^{\circ} 13'$ ($40''$) E., SW. for *Knastegrund*, samt den røde 2-Kost paa $55^{\circ} 03'$ ($23''$) N. $10^{\circ} 14'$ ($18''$) E., W. for *Lillegrund*, er forsvundet. De vil snarest blive genudlagt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2355. (T). Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

I Tiden 28. September—c. 26. Oktober d. A. afholdes Skarpskydning med Kanoner ved *Jægerspris* paa alle Hverdage fra Kl. 0900—1200 og fra Kl. 1300—1700.

Paa Skydedagene hejses om Morgenen tidlig Signalfag paa *Troldehøj*, c. 500 m SE. for *Troldegaard*, paa Observationstaarnet ved Møllen, c. 1400 m NNW. for *Christiansminde*, paa *Julianehøj*, c. 500 m N. for *Jægerspris Hovedgaard*, samt paa *Carolinehøj*, c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*. Naar Skydningen er til Ende, nedhales Flagene.

Naar Signalfagene er hejst, er det forbudt at komme W.-Kysten af *Horns Herred* ud for Øvelsespladsen og N. for denne indtil *Alholm* nærmere end c. $2\frac{1}{2}$ Sm.

Endvidere vil der paa enkelte af de nævnte Dage blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Overbjærg*, hvilket foruden ved de ovennævnte Signaler tilkendes gives ved Signalfag fra *Maglehøj*. Paa disse Dage forbydes det Fartøjer at færdes i den S.-lige Del af *Jægerspris Bugt*.

Alholm: c. $55^{\circ} 55'$ N. $11^{\circ} 54'$ E.

(Danske Lods II, Side 160.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

*Tegn Deres
Forsikringer
i*
SKANDINAVIA
A/o BRØN & WITZKE
Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 8318

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

AARHUS

ODENSE

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUSTELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. FriisTELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERSStatstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

RANDERS

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**CARL HASSAGER & C^o**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

FAABORG

RUDKØBING

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

KJØGE

SVENDBORG

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORGTlf: 25, 133, 262
Stat 2.
Privat 1030Telegr.-Adr.:
»Hude«
Svendborg

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSETELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 39

TORS DAG 26. SEPTEMBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Oplysninger om Udviklingen paa de oversøiske Fragtmarkeder indgaar stadig lige sparsomt, og de Meddelelser der kommer frem, synes ikke helt at harmonere sammen.

Paa de af den engelske Regering kontrollerede Markeder synes Forholdene i det store og hele at være uforandrede. Der har været Rygter fremme om, at Englænderne har tilbudt neutrale Redere Rater, der ligger noget over de af den engelske Regering fixerede Maximalrater for britisk kontrolleret Tonnage, men nogen officiel Bekræftelse herpaa foreligger ikke.

Paa de frie oversøiske Markeder synes Efterspørgslen efter Tonnage at være stigende, specielt for amerikansk Regning. Der søges stadig Tonnage for Erts fra Forindien, Sydafrika, Huelva, Rio og Philippinerne til U.S. Atlantic, men Raterne der tilbydes for disse Forretninger viser kun svage Tegn til at ville stige. Iøvrigt har der været god Efterspørgsel efter Tonnage for Scrap og Stykgods fra U.S. Atlantic og Gulf til Japan til ligeledes i det store og hele uforandrede Rater. Hvorledes Forholdene i denne Trade udvikler sig, er vanskeligt at sige, idet Momenter af storpolitisk Karakter meget hurtigt kan forandre hele Situationen. Allerede før den japanske Indtrængning i fransk Indokina fremkom fra amerikansk Side Meddelelser om, at en saadan Udvikling vilde medføre amerikanske Represalier i Form af en Skærpelse af Embargoen paa Exporten af amerikanske Varer til Japan. Af øvrige Rater paa de frie Markeder skal nævnes, at Kul fra Hampton Roads til Santos rapporteres sluttet til \$6 $\frac{1}{2}$, og at Stykgods fra British Columbia til Vladivostock har betalt \$14.- paa fio. Basis.

Paa vore hjemlige Markeder er Stillingen stadig gunstig for Rederne, i hvert Fald rent beskæftigelsesmæssigt set. Raterne er, som tidligere fremhævet, ikke alt for straalende, men en vis Mangel paa Tonnage gør sig gældende i visse Trades, og i disse kan der opnaas noget mere. Saaledes synes, f. Eks. i tysk Kystfart Udbudet af Ladninger at være noget større end den disponible Tonnage, hvilket har givet sig Udslag i, at Raterne i denne Trade er steget mellem 0.50 og 1.00 Rmk. Af andre Noteringer skal nævnes DBB. fra Nordfinland til København Kr. 90 pr. Std., Salspeter fra Skiensfjorden til Danmark betaler mellem Kr. 18 $\frac{1}{2}$ og Kr. 19. For Sukker fra Danmark til Norge er betalt Kr. 25.- Basis Stavanger og Cement fra Aalborg til Bergen har maattet belale Kr. 30.

SVERIGES TRÆ-EKSPORT

I det svenske Kommercekollegiums sidste Markedsberetning hedder det, at dersom der ikke i Løbet af de nærmeste Uger sker en radikal Forbedring i Tilgangen af tysk Trælast-Tonnage, maa det befrygtes, at adskillige tyske Importører ikke vil kunne afhente deres Varer, førend de sæsonmæssige Udskibnings-Besværigheder i de nordlige Distrikter indtræder. I Øjeblikket tør man nære Tvivl om den virkelige Værdi af den Valutatildeling paa 4 $\frac{1}{2}$ Mill. Reichsmark, som i Slutningen af August blev bevilget til yderligere Trævareindkøb i Sverige. Naturligvis er det af større Værdi for Savværkerne at faa afhentet

allerede solgte Varer end at fylde Kontraktbøgerne med yderligere Afslutninger, som kun staar paa Papiret.

Der er, hedder det videre, ikke sket nogen Forbedring i de danske Importørers Muligheder for at afhente tidligere indkøbte Varer. De hollandske Importører fik i forrige Maaned et Valutakontingent for Trævarer fra Sverige paa 2 $\frac{1}{2}$ Mill. Reichsmark, svarende til ca. 10 pCt. af de hollandske Kontrakter. Det maa befrygtes, at relativt store Mængder af de hollandske Kontrakter maa annulleres. Fra Norge er der i den sidste Tid indkommet Forespørgsler saavel for tysk Regning som for norske civile Behov. De herved istandbragte Afslutninger maa dog indtil videre betragtes som foreløbige, idet der ventes paa Besked om Valutalicenser. Ogsaa paa det indenlandske Marked er Afsætningen af Trævarer træg, hvilket hænger sammen med det stadig aftagende Boligbyggeri. Virksomheden ved Kassefabrikkerne, som i normale Aar forbruger næsten 100,000 Standards saveede Varer, er stort set indstillet som Følge af Afspærringen.

Hvad angaar Træmassemarkederne konstaterer Kommercekollegiet, at de seneste Maaneders Salg af kemisk Masse har været minimalt. Med Sveriges Hovedmarkeder — Amerika, England og Frankrig — har det været umuligt at gennemføre Forretninger. Tyskland kan ikke ventes at købe mere Cellulose til Levering i Aar. Forretninger til næste Aar har, saa vidt vides, endnu ikke været droftet. Afskibninger af nævneværdig Størrelse har paa Grund af Krisetilstanden kun kunnet ske til Tyskland og Norge samt nogle mindre Markeder. Træmassefragterne fra Nordlandshavnene synes at være lidet tillokkende for de svenske Redere. Saa længe den nuværende Situation forbliver uforandret, maa man regne med en meget stor Indskrænkning eller midlertidig Stilstand indenfor Cellulose-Industrien. Særlig haardt lider den mekaniske Masse i den nuværende Situation; Sliberierne har med faa Undtagelser været nødt til helt at indstille Fabrikationen.

EKSTRAORDINÆRE FORANSTALTNINGER VEDRØRENDE SKIBSFARTEN

I Medfør af Lov Nr. 481 af 14. September 1940 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten fastsættes herved følgende:

§ 1.

Følgende Bekendtgørelser forbliver i Kraft indtil videre:

Bekendtgørelse Nr. 295 af 3. September 1939 om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger,

Bekendtgørelse Nr. 304 af 6. September 1939 om Forbud mod Bortfragtning af Skibe,

Bekendtgørelse Nr. 314 af 9. September 1939 om Tillæg til Bekendtgørelse af 3. September 1939 om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger,

Bekendtgørelse Nr. 322 af 13. September 1939 angaaende Nationalitets- og Registrerings-Certifikater for danske Skibe samt

Bekendtgørelse Nr. 401 af 18. November 1939 angaaende ekstraordinære Regler om Skibes Bemanding.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart,
den 14. September 1940.

J. Christmas Møller.

Ove Nielsen.

Loven har følgende Ordlyd:

Vi Christian den Tiende, af Guds Naade Konge til Danmark og Island, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Dithmarsken, Lauenborg og Oldenburg, Gøre vitterligt: Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

§ 1.

Der nedsættes til Bistand for Regeringen et Fragtnævn. Nævnets Formand udnævnes af Kongen, medens de øvrige Medlemmer udnævnes af Ministeren for Handel, Industri og Søfart. Ministeren bestemmer Medlemsantallet saavel som Kredsen af de Erhvervsinteresser, der skal repræsenteres. Af Medlemmerne udnævnes 7 efter Indstilling af Dansk Dampskibsrederiforening, 1 efter Indstilling af Dansk Sejlskibsrederiforening 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 Tilførsler, 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, derunder efter Regeringens nærmere Bestemmelse at medvirke ved Afslutningen og Administrationen af Handels- og Skibsfartsaftaler samt at forebygge en uheldig Udvikling af Fragtforhold og af Skibsfartens Forhold i det hele, skal Fragtnævnet være bemyndiget til at træffe saadanne Foranstaltninger til Regulering af Fragtrater og Befragtningsforhold i øvrigt, som under de foreliggende Omstændigheder maatte skønnes hensigtsmæssige. Fragtnævnet kan saaledes foreskrive, at Befragtningsaftaler og Rejser skal godkendes af Nævnet, ligesom Nævnet kan paalægge danske Redere at lade deres Skibe foretage bestemte Rejser til Fragtrater, der bestemmes af Nævnet under Hensyn tagen til Fragt- og Omkostningsniveau paa Rejsens Tidspunkt.

Fragtnævnet kan paalægge Rederne at gøre Indberetning til Fragtnævnet om deres Skibes Positioner og Rejser.

§ 4.

Fragtnævnet er under Udøvelsen af de Nævnet tillagte Funktioner at anse som en offentlig Myndighed. De af Fragtnævnet givne Forskrifter og Paalæg kan af den, til hvem de retter sig, forlanges forelagt et af Ministeren for Handel, Industri og Søfart i dette Øjemed nedsat Nævn bestaaende af en Formand samt af yderligere 2 Medlemmer. Indankningen, der ikke har opsættende Virkning, skal, for saa vidt angaar Forskrifter af almindelig Karakter, ske inden 3 Dage, efter at Forskrifterne er udfærdigede og gjort bekendt for de interesserede, for saa vidt angaar Paabud af konkret Karakter inden 3 Dage efter, at vedkommende har modtaget Underretningen om Fragtnævnets Bestemmelse. De nærmere Regler for Nævnets Virksomhed fastsættes af Ministeren. Nævnet afgiver Indstilling til Ministeren for Handel, Industri og Søfart angaaende forelagte Spørgsmaals Afgørelse. Ministerens Afgørelse er endelig.

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 skal anvendes til Anskaffelse af Skibe til Erstatning for de tabte.

§ 7.

Saafernt det maatte findes paakrævet, kan Ministeren for Handel, Industri og Søfart gøre Afvigelser fra de i Sønæringsloven indeholdte Bestemmelser og fastsætte særlige Regler angaaende danske Skibes Bemanning.

§ 8.

Til Bedømmelse af Fragtforhold, herunder Fragtrater m. v., kan Ministeren for Handel, Industri og Søfart kræve sig alle fornødne Oplysninger meddelt saavel af offentlige Myndigheder som af private.

Erklæringer angaaende Forhold, der omfattes af denne Lov eller de i Henhold til samme udfærdigede Forskrifter, kan kræves afgivet paa Tro og Love.

§ 9.

Overtrædelser af denne Lov eller de i Medfør af samme givne Forskrifter og Tilsidesættelse af noget af Fragtnævnet givet Paabud straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel indtil 2 Aar. Med samme Straf anses den, der ved Meddelelse af urigtige eller vildledende Oplysninger eller ved Fortielse af Oplysninger, der maatte være af Betydning for Sagens Bedømmelse, opnaar eller søger at opnaa Undtagelser fra eller Tilladelser i Henhold til de i Medfør af nærværende Lov udfærdigede Forskrifter, saavel som den, der handler i Strid med de Vilkaar, under hvilke en saadan Undtagelse eller Tilladelse er meddelt. Begaas de omhandlede Overtrædelser uagtsomt, er Straffen Bøde, eller under skærpente Omstændigheder Hæfte.

Bøder tilfalder Statskassen. Strafsansvar efter denne Lov forældes efter de i Borgerlig Straffelov indeholdte Regler, dog at Forældelsesfristen, uanset Størrelsen af den forskyldte Straf, er 5 Aar.

Udbytte, der indvindes ved Handlinger, som er strafbare i Henhold til nærværende Paragraf, eller et Beløb, der skønnes at svare hertil, samt de Genstande, med Hensyn til hvilke den paagældende Forseelse er begaaet eller forsøgt, eller, hvis Genstandene ikke længere er til Stede, disses Værdi eller Salgssum, kan ved Dom inddrages i Statskassen. Den, der findes skyldig til Straf i Henhold til nærværende Lov eller de i Medfør af samme givne Forskrifter, kan ved Dom frakendes Ret til at drive Næring for en bestemt Tid eller for bestandig. De i dette Stykke indeholdte Bestemmelser finder ligeledes Anvendelse, naar nogen i Medfør af Borgerlig Straffelov straffes for Afgivelse af urigtig Erklæring i Forhold, der omfattes af nærværende Lov.

§ 10.

Sager angaaende Overtrædelse af denne Lov eller de i Medfør af samme givne Forskrifter behandles som Politisager. De i Lov om Rettens Pleje Kap. 68, Kap. 69, Kap. 71 og Kap. 72 omhandlede Retsmidler finder Anvendelse paa de paagældende Sager i samme Omfang som i Sager, som det efter de almindelige Regler tilkommer Statsadvokaten at forfølge. Nødlægges der af Anklagemyndigheden Paastand om Idømmelse af Fængselsstraf eller om Frakendelse af Retten til at drive Næring, skal der paa tilfaldes Forlangende beskikkes ham et Forsvar.

§ 11.

Denne Lov, der træder i Kraft straks, har Gyldighed indtil Udgangen af Marts Maaned 1941.

Lov Nr. 287 af 2. September 1939 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten samt Lov Nr. 328 af 23. September 1939 og Lov Nr. 116. af 30. Marts 1940 om henholdsvis Tillæg til og Forlængelse af og Ændring i fornævnte Lov ophæves.

DIREKTØR L. O. NORMANN 50 AAR

Direktør i Det forenede Dampskibsselskab *L. O. Normann* fylder 1. Oktober 50 Aar.

Det er et af dansk Skibsfarts kendte Navne og den Række Tillidshverv, Direktør Normann sidder inde med, er det bedste Bevis paa, hvor agtet han er i vide Krese. Efter at have faaet en første Uddannelse paa Søofficersskolen, kom han 20 Aar gammel ind i D.F.D.S. og var siden, fra 1912—15 ansat hos Skibsmæglerfirmaet Funch, Eyde & Co., New York. Hjemkommet til Danmark blev han Direktionssekretær i D.F.D.S., var siden i nogle Aar paany i Amerika, blev derefter i 1923 Kontorchef i Selskabet og udnævntes endelig i 1934 til Direktør.

En lang Række Virksomheden udover D.F.D.S. nyder godt af hans Indsigt og Forhandlingsevne. Saaledes er Direktør Normann Næstformand i Bestyrelsen for Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, for De private Assurandører, Ltd., for Aktieselskabet Frederikshavns Værft og Flydedok, for Ak-

tieselskabet De forenede Handels- og Oplagspladser, for Aktieselskabet Larsens Plads og for Aktieselskabet Kornlørrings- og Oplagsmagasinet i København. Medlem af Bestyrelsen for Akts. Major Wright & Co., Helsingør Bunkerkulforsyning og for Aks. International Farvefabrik; Næstformand i Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Skibsfart. Medlem af Sø- og Handelsretten, af Valutacentralens Vareudvekslingsudvalg, af Turistraadet, af Forretningsudvalget for Turistforeningen for Danmark, af Fragnævnet og af Bestyrelsen for Krigsforsikringen for danske Skibe.

Vi føjer vor Lykønskning til de mange andre og ønsker Direktør Normann en Række gode Aar til Gavn for dansk Skibsfart og det danske Samfund i sin Helhed.

FINSK SKIBSBYGNING

I den sidste Tid har der fundet Forhandlinger Sted i Moskva mellem Repræsentanter for finske Skibsværfter og Maskinindustrier og sovjetrussiske Handelskredse angaaende den praktiske Ordning af de store Fartøjs-Bestillinger, som er forudsat i den i Sommer indgaaede Handelsaftale mellem Finland og Sovjetunionen.

Efter hvad Wärtsilä-Koncernens administrerende Direktør meddeler, drejer de store Bestillinger, der er Tale om, sig om Beløb paa 600 à 700 Millioner Mark. Ordrene gælder først og fremmest Bugserbaade med Dampmaskiner paa 500—800 HK. og Læglere paa 2—3000 Tons. Der har været ført Forhandlinger om Anskaffelse af de nødvendige Byggematerialer, hvoraf Størstedelen sandsynligvis skal indføres fra Böhmen-Mähren.

GRØNLANDS FORSYNING

Grønlands materielle Fornødenheder er nu sikret for det kommende Aar.

Dette er Resultatet af de Forhandlinger, som Landsfoged Eske Brun har ført i Amerika i sin Egenskab af Formand for den grønlandske Delegation, der for nogen Tid siden ankom til de nordamerikanske Stater og siden har ført indgaaende Drøftelser med Myndighederne her.

Aftalen med Nordamerika omfatter Leverancer til en Værdi af mere end 1 Million Dollars, og en Del af disse Penge skal betales i Kryolit-Skibsladninger til Nordamerika, som anvender Kryoliten i Aluminiums-Industrien. Endvidere vil Betalingen blive erlagt i Form af Skind, saltede Fisk, Hvalolie m. m.

De Fornødenheder, som Nordamerika skal sende til Grønland, omfatter Tømmer, Fødevarer, Klæder, Jern o. s. v.

Eske Brun udtalte ved Forhandlingernes Afslutning, at »Grønland ikke behøver nogen Velgørenhedskomiteé til at sørge for sig. Landet kan udmærket klare sig med de Ting, som det selv er i Stand til at betale for.«

SKIBSFARTEN PAA PACIFIK

Det danske Konsulat i San Francisco har i Foråret affattet en Beretning om den økonomiske Situation i 1939 i de nordamerikanske Veststater, der

fornylig er kommet Udenrigsministeriet i Hænde. Om Skibsfarten hedder det, at Aaret blev næsten det vanskeligste siden 1934, hvad Arbejdsforholdene angaar. Antallet af Arbejdsnedlæggelser var i Stigning, og den gennemsnitlige Arbejdsydelse reduceredes i en saadan Grad, at der almindeligvis regnes med, at Arbejdspræstationen pr. Time i San Francisco, hvor Situationen har været værst, er gaaet ned til 50 pCt. af Ydelsen før 1934. Foruden gennem disse Vanskeligheder led Rederierne Tab derved, at der i mange Havne var stor Mangel paa Arbejdskraft som Følge af Fagforeningernes Bestræbelser for at holde Antallet af Havnearbejdere nede, saaledes at disse til enhver Tid kunde være fuldt beskæftigede. Aarets største Strøjkke erklæredes af »The Ship Clerks' Union« i San Francisco, i hvilken Arbejdsnedlæggelse Stevedorerne tog Del, og som varede fra 10. November til ind i det nye Aar.

Paa Fragtmarkedet satte Krigens Udbrud naturligvis sit skarpe Skel. Foruden de tyske (Hamburg—Amerika Linien og Norddeutsche Lloyd) indstillede flere neutrale Linier Trafiken, medens de resterende reducerede Sejladsen samtidig med, at Fragtraterne gik i Vejret, omend hæmmet noget af de britiske Liniers Utilbøjelighed dertil. Fragtraterne for de vigtigste Eksportartikler steg med 70 pCt. til Skandinaviens, 120 pCt. til Rotterdam og Antwerpen og 125 pCt. til Marseille. Til Orienten var Stigningen moderat, medens Raten paa Tømmer til Sydafrika ved Aarets Slutning var oppe paa Doll. 35,00 mod Doll. 14,00 ved Udgangen af 1938. Idet Eksportsæsonen for frisk Frugt (Æbler og Pærer) falder sidst paa Aaret, havde Krigens straks særdeles følelige Virkninger for de nordvestlige Havne. Den 20. November udstedte den britiske Regering Forbud mod Indførsel af saadan Frugt fra andre Lande end Imperielande undtagen mod Licens, hvilken Foranstaltning definitivt standsede Frugteksporten fra U. S. A. til Storbritannien, idet ingen Licens udstedtes Resten af Aaret.

Medens Verdensudstillingen paa Treasure Island i San Francisco var aaben (18. Februar—30. Oktober), besøgte Californien af 1½ Million Turister eller en Trediedel mere end i samme Periode i 1938. Indtægten af Besøgene opgøres til 212,4 Mill. Dollars eller en Stigning paa 22 pCt. Antallet af aflagte Besøg paa Udstillingen udgjorde omkring 10 Millioner. Dette var kun Halvdelen af, hvad man havde haabet, og Udstillingen gav derfor et ret stort Underskud, der søges dækket gennem Genaabningen i indeværende Aar. Regnskabet for den danske Afdeling paa Udstillingen i 1939 balancerede med 14,000 Dollars.

Importen fra Danmark har for Los Angeles' Vedkommende udvist Tilbagegang fra 1938, baade hvad Varemengden og Antallet af Artikler angaar, medens den paa den betydeligt vigtigere Handelsplads San Francisco har udvist en Værdistigning paa ca. 35 pCt. For Portlands Vedkommende har Importen af danske Varer ogsaa været stigende, Værdien af disse udgør iøvrigt kun ca. en Tiendedel af Værdien af de til San Francisco indførte, hvorimod der i Staten Washington har været Nedgang.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Krigs- og Søforsikringspræmierne

Med Gyldighed fra 17. Sept. har Dansk Krigs-Søforsikring for Varer nedsat Præmien fra 3 til 2½ pCt. for Vareforsendelse mellem danske Havne indenfor Skagen og Havne paa Norges Vestkyst, tyske Nordsøhavne (via Kielerkanalen) og Delfzijl (ligeledes via Kielerkanalen).

Mommark-Færgen

Mommarkfærgen, der sattes i Drift efter Genforeningen, indstiller foreløbig Driften paa Grund af Oliemangel.

Det er Færgeselskabet, der har truffet Beslutningen efter Forhandling med Ministeriet. Mommark-Ruten er en vigtig Trafikrute, og der har hver Dag været mange Passagerer og meget Gods at befordre.

Auktionerne ved Thyborøn Havn

Under særdeles beskedne Forhold fik daværende Fiskeeksportør C. A. Rønn i 1924 Auktionen ved Thyborøn Havn startet. Fiskernes Tillid til den var ringe, men man indsaa efterhaanden den nye Ordning mange Fordele, saa Auktionens Omsætning stadigt øgedes. Kun kort Tid forundtes det ham at se Resultaterne af sit Arbejde, idet Sygdom allerede i 1928 hemmede hans store Arbejdskraft, og Aaret efter døde han. Nuværende Auktionsmester, Th. C. Rønn, overtog Faderens Stilling i 1930.

Auktionens Omsætning var da steget til ca. 890,000 Kr. aarlig, men siden er den vokset til over det tredobbelte, idet der i 1939 fra 7668 danske og 49 udenlandske Kuttere tilførtes 5,151,388 kg til en Salgssum af 3,189,441 Kr. 9 Øre.

Fra Juli 1936 gjordes et særligt Fremstød, idet Auktionen ogsaa kom til at omfatte levende Fisk, der nu udgør ca. 1 Mill. kg nærligt. Særlig i Sommertiden, hvor der ofte daglig bliver landet store Kvanta, er denne Ordning livsvigtig; uden denne vilde Salget sikkert helt være brudt sammen.

I de første Aar holdtes Auktionerne i et af Havnens Pakhuse; men siden 1928, da Auktionshallen opførtes, er Salget der foregaaet under mere betryggende Forhold. Dens Kajplads var til en Begyndelse ikke større, end at kun to Kuttere samtidig kunde losse derved. Senere blev den forlænget til tre; men det voksende Fiskeri, der i Højsæsonen bragte 20—40 Kuttere samtidig til Losning, fordred en Udvidelse. Sidste Aar opførtes yderligere en Hal, hvorved der kunde losse to Kuttere mere ad Gangen. Men trods dette er Lossepladserne fremdeles for smaa til, at den stedsde voksende Fiskerflaade i Højsæsonen kan faa Lasterne oplossedede uden større Spild af Tid.

I 1924 talte den lokale Flaade 25 Kuttere samt nogle mindre Kystbaade, men nu tæller Flaaden 90 store, søgaaende Kuttere, ligesom Auktionen benyttes af Kuttere fra hele Landet i betydeligt Antal.

Kockums Skibsværft 100 Aars Jubilæum

»Kockums mek. Verkstad« i Malmø kan Fredag den 27. September fejre 100 Aars Jubilæum.

Den kendte svenske Virksomhed begyndte som Støberi og Maskinværksted, men senere oplog man Bygning af smaa Bugserbaade og andre mindre Skibe, navnlig til indenskærs Sejlads og Kystfart. Som Følge heraf blev Virksomheden lagt ned til Havnen, og siden er den tillaget, saaledes at Værftet nu bygger Skibe op til 15—16,000 Tons. De fleste Skibe, som Kockum gennem de mange Aar har bygget, er leveret til den svenske Handelsflaade og den svenske Marine; til den norske Handelsflaade er leveret baade Fragtskibe og Tankskibe. Det var Kockum, der i 1883 byggede de første to store Dampfærger, Hjulfærgerne »Korsør« og »Nyborg«, der aabnede Færgesøfarten paa Storebæll, og i 1884 fik »Det Forenede Dampskibsselskab« Isbryderen »Bryderen«, der stadig eksisterer.

»Kockums mek. Verkstad«, der nu har Skibs-Byggenummer 230 paa Bedding, ledes af Direktør F. C. Kockum.

Takstforhøjelse

Randers Byraads Havneudvalg har besluttet at forhøje de for Randers Havn med tilhørende Fjordomraade gældende Takster for Vareafgifter med 33 $\frac{1}{2}$ pCt. Forhøjelsen træder straks i Kraft.

Hallands Ångbåts 'A/B 90 Aar

Hallands Ångbåts Aktiebolag fyldte Onsdag 90 Aar. Rederiet blev stiftet den 25. September 1850 af driftlige Halmstad-Købmænd, som under Ledelse af Landshovding, Greve *Lewenhaupt* havde slaet sig sammen om fast Rute-fart, som med Udgang i Göteborg skulde anløbe hallandske og skaanske Havne for at ende i København. Allerdede tre Aar senere blev Ruten udvidet til ogsaa at omfatte Lübeck. Rederiet har opretholdt de Ruter, der her er nævnt, og i de senere Aar har det udvidet sin Virksomhed ved at overlage Ledelsen af de med Hallands-Selskabet samsejende Rederier: Frederikshavn—Gøteborg-Linien og Dampskibsselskabet »Nornan«. Den førstnævnte Rute er jo navnlig blevet populær, efter at den nye Motorfærge »Kronprinsessan Ingrid« for nogle Aar siden begyndte sin Fart paa denne Strækning.

Selskabets nuværende administrerende Direktør er Konsul *Harry Trapp*, der har staaet for Selskabets Ledelse siden 1935.

Den dansk-russiske Handels-Aftale

Ved Undertegnelsen i Moskva af den dansk-sovjetrussiske Handels- og Betalingsoverenskomst undertegnede Overenskomsten fra dansk Side af den danske Minister for offentlige Arbejder *Gunnar Larsen* og Minister *Hasle*, medens Undertegnelsen fra sovjetrussisk Side foretoges af Folkekommissæren for Udenrigshandelen *Mikoyan*.

Minister *Gunnar Larsen* blev modtaget af Formanden for Folkekommissærernes Raad Udenrigskommissær *Molotov* i Overværelse af den danske Gesandt *Bolt-Jørgensen*.

Udenrigsministeriet meddeler videre:

Efter forudgaaende Delegationsforhandlinger er der den 18. denne Maaned i Moskva blevet undertegnet en Overenskomst mellem Danmark og de socialistiske Sovjetrepublikers Union vedrørende Vareomsætning og Betalinger. Herved tilrettelægges de to Landes Samhandel, der fremtidig skal ske paa Clearing-Basis. Ved Overenskomsten, der er traadt i Kraft ved Undertegnelsen, er der for Tiden indtil den 18. Marts 1941 foreløbig aftalt en Eksport fra Danmark til Sovjetunionen til en Værdi af 7,2 Mill. Kr., fortrinnsvis Maskiner, og en Import her til Landet til et tilsvarende Beløb, bl. a. omfattende Bomuld, Sytraad, Træ, Raafosfat, Benzin, Pertroleum og Kemikalier. I Overenskomsten forudses endvidere andre kontraktmæssige Leveringer af Maskiner m. v., for hvilke Sovjetunionen til Gen-

gæld vil levere yderligere Mængder af de fornævnte Varer samt Korn og Foderstoffer.

Den nye Rute-fart Tyrkiet—New York

Den bebudede nye Rute-fart mellem tyrkiske Havne og New York er nu etableret, og det første Skib er afsejlet fra sidste Anløbshavn Izmir (Smyrna). Det er den 6000 Tons store græske Damp »Patris«, som har aabnet den nye Rute, der udgaar fra Istanbul, og den medbringer foruden fuld Ladning af tyrkiske Produkter et mindre Antal Passagerer og Post. Foruden »Patris« indsættes fire andre græske Skibe i Ruten, og de tilhører alle det kendte græske Rederi »National Steam Nav. Comp.« i Piræus. Der er planlagt Afgang fra Istanbul og New York hver 14. Dag.

»Chrobry« sænket ved Narvik

Fra New York meddeles, at man i derværende polske Kredse først nu erfarer, at det tidligere polske Motorskib »Chrobry«, 11,000 Tons, blev sænket under Kampene ved Narvik.

Motorskibet »Chrobry« blev afleveret fra Nakskov Skibsværft i 1939. Det var det største Passagerskib bygget ved et skandinavisk Værft.

Aarsberetning

Beretningen om Det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra 1. April 1939 til 31. Marts 1940, udarbejdet i Marineministeriet, foreligger nu.

Det meddeles deri:

Den 31. Marts 1940 fandtes under Redningsvæsenet ialt 57 Redningsstationer og 4 Bistationer.

Af Redningsstationerne er 37 Baad- og Raketstationer (35 i Jylland med tilhørende Øer, 1 paa Møen og 2 paa Bornholm), 8 Baadstationer (6 i Jylland med tilhørende Øer, 1 paa Møen og 1 paa Falster) samt 12 Raketstationer (5 i Jylland, 1 paa Sjælland, 1 paa Møen, 4 paa Bornholm og 1 paa Christiansø). Bistationerne er alle forsynet med Roredningsbaade.

Ved Hundested er der desuden stationeret en almindelig Redningsbaad, som betjenes af de stedlige Fiskere. Endvidere er der ved Tisvildeleje og Havrvig henlagt Raket-Redningsmateriel til Brug ved indtræffende Strandinger, og ved Sjællands Odde er en Motorfiskerbaad med dens Ejer som Fører til Raadighed ved mulige Redningsforetagender.

Roredningsbaadenes Antal er 34, hvoraf 24 er stationeret paa Jyllands Kyster, 2 paa Fanø, 1 paa Manø, 2 paa Rømø, 1 paa Læsø og 1 ved Hundested. Paa Bornholm findes 2 Roredningsbaade, henholdsvis ved Rønne og Snogebæk.

Endvidere henstaar paa Holmen 1 Motorredningsbaad og 1 Roredningsbaad som Reservebaade.

Motorredningsbaadenes Antal er 22.

I Beretningen hedder det videre:

Statens samlede Udgift til Redningsvæsenet har i Finansaaret 1939—40 andraget 708.021 Kr. Desuden er der medgaaet et Beløb af 3250 Kr. til Uskadeliggørelse af Vrag, der paa Forstranden ligger til Fare for Rednings- og Fiskerbaade.

Af Redningsvæsenet har der i Finansaarets Løb været udført 52.102 Timers Vagttjeneste, hvortil er medgaaet 64.641 Kr.

Mandskabet ved Redningsstationen »Skagens-Havn« har fra »Det Østasiatiske Kompagni A/S« modtaget en Belønning paa 500 Kr. som Paaskønnelse for Eftersøgning med Motorredningsbaaden af m.s. »Chile« i Aalbækbugten den 16. Januar 1940.

Mandskabet og 6 Hesteejere ved Stationen »Aalbæk« har fra samme Selskab modtaget en Belønning paa 300 Kr. som Paaskønnelse for Stationens Virksomhed i samme Anledning.

Mandskabet m. fl. ved Stationen »Lønstrup« har fra »Unterweser Reederei A/G«, Bremen, modtaget en Belønning paa 700 Kr. samt en Takkeskrivelse som Paaskønnelse for Redningsarbejdet i Anledning af s.s. »Eschersheim«s Forlis.

Samtlige Stationer er blevet inspiceret og befundet at være i tilfredsstillende Stand.

Der er i Finansaarets Løb forefaldet ialt 14 Redningsforetagender, hvorved Menneskeliv er reddet. Antallet af Redningsforetagender, hvorved intet Menneskeliv er reddet, og »forgæves Møder« har været ialt 82.

KRISTANDT & CO

Gegründet 1906

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

Der har været afholdt 242 Øvelser, deraf 48 ved Raketstationer og 194 ved Baad- og Raketstationer. Samtlige Øvelser forløb uden Uheld af Betydning.

Trafikken paa Kinns Havne

Skibstrafikken paa samtlige kinesiske Havne udgjorde i det første Halvaar 1940 13,3 Millioner B.R.T. Dette betyder en Forøgelse i Sammenligning med den tilsvarende Periode i Fjor paa 2,5 Millioner B.R.T. eller 16 pCt. Over Halvdelen af hele Skibstrafikken gaar over Shanghai. Over Halvdelen af de ankomende Skibe fører allerede det japanske Flag. England, som oprindelig indtog Førstepladsen, har kun stillet 18 pCt. af den samlede Tonnage.

Havnen i Oddesund Syd lukket

Færgefarten over Oddesund blev indstillet for godt to Aar siden, men de to Havne i Nord og Syd har hele Tiden været benyttet af Fiskefartøjer, som har løst deres Fangst i disse Havne, der ligger saa nær ved Fangstpladserne. I Oddesund har der som bekendt været afholdt Fiskeauktioner i den bedste Tid af Aaret. Imedens har Statsbanerne søgt at afhænde de to Havne, som naturligvis kræver Vedligeholdelse, hvis de fremdeles skal besejles. Det er imidlertid kun lykkedes for Oddesund N. Havns Vedkommende, idet den er overtaget og købt af Søndbjerg-Odby Kommune.

Havnen i Syd har været tilbudt Resen-Humlum Kommune, men der har ikke kunnet opnaas Enighed om Vilkaarene, og for et Par Maanedes siden erklærede Statsbanerne Havnen for lukket. Denne Foranstaltning er ikke blevet respekteret af alle, hvorfor Indsejlingen nu er blevet spærret med Hegn, ligesom der holdes Vagt ved Havnen. Ansagen er den, at Statsbanerne ikke mere anser Havnen for at være i forsvarlig Stand, hvorfor dens Benyttelse muligvis kunde paaføre Banerne et Erstatningsansvar. Lukningen har vakt stor Utilfredshed i Fiskerikredse, men der er næppe Udsigt til en Genoplukning.

Søfartens Bibliotek

Der er i disse Dage udsendt Beretning og Regnskab for Søfartens Bibliotek fra 16. August 1939 til 31. December 1939.

Det hedder bl. a. i Beretningen:

Danske Navigatørers Bibliotek overdrog sine Materialer, Inventar og nominell 10,626 Bind Bøger den 1. Oktober. Heraf er pr. 31. December 1939 indregistreret 6,104 Bøger, medens 872 Bøger er kasseret.

Af Danske Navigatørers Biblioteks Bøger er der endnu noteret udlaant 3,650 Bind, men da Størsteparten af disse er udlaant for mange Aar siden, og man intet har hørt til dem, maa en Del af dem anses for at være gaet tabt. Efter Gennemgang af Bogkortene kan man forvente, at ca. 1,354 Bind endnu eksisterer og vil tilgaa Søfartens Bibliotek senere.

Marinens Skibsbibliotek overdrog sine Materialer den 1. Oktober, og ved Aarets Udgang var heraf indregistreret 1,385 Bind. Da Marinens Skibsbibliotek er meget gammelt — startet 1852 —, har Dele af Bogsamlingen været forældede. Af Bibliotekets Bøger er der derfor frasorteret ca. 7,000 Bind, hvoraf 2,000 er sendt til Formaling, 2,940 specielle Bøger til Salg ved Auktion, der skal afholdes i Løbet af 1940, medens 1,923 Bind er bortskænket, dels til grønlandske Fangststationer, dels til Geografisk Laboratorium og andre Institutioner.

1,351 Bøger har under Overtagelsen været udlaant til Skibe under Kommando, og der vil derfor senere tilgaa Søfartens Bibliotek yderligere et Antal Bøger fra Marinens Skibsbibliotek.

Fra Sømandsbiblioteket for Danmark (Sømandsmissionens Bibliotek), som tilsluttede sig endeligt den 31. Oktober 1939, er der indkommet 356 Bind.

Fra dette Bibliotek kan der kun forventes at tilgaa faa Bøger yderligere, da dets Bogsamling for en stor Del bestaar af Bøger, der er kasseret fra andre Biblioteker. Desuden er Størsteparten af dette Biblioteks Bøger udsendt for mange Aar siden uden noget Regnskab med dem, og de maa anses for tabt.

J. Lauritzens Skibsbiblioteker tilsluttede sig den 16. August 1939 og overdrog samme Dag sine Materialer, bestaaende af 1,192 Bind Skønlitteratur og 393 Bind Faglitteratur, som alle er indregistreret, samt 40 Skabe.

Maskinmestrenes Bibliotek forventes tilsluttet i Løbet af Aaret 1940. Ved Starten af Søfartens Bibliotek meddelte Bestyrelsen for Maskinmestrenes Forening, at man vilde anbefale Tilslutningen af Maskinmestrenes Bibliotek ved

Foreningens næste Generalforsamling. (Den endelige Tilslutning er vedtaget den 27. Juni 1940.)

Biblioteket har modtaget en Del kontante Tilskud til Starten og Tilsagn om aarlige Bidrag til Driften.

Endvidere er der modtaget 450 Bind Bøger som Gaver til Bibliotekets faste Del og 64 Bind til den vandrende Del. De Forenede Kulimportører har givet Tilsagn om at levere Brændsel gratis til Biblioteket i Vinteren 1939/40.

Dansk Dampskibsrederiforening har tilbudt gratis at medtage den Del af Søfartens Biblioteks Bøger, som befinder sig om Bord i Skibe, som Rederierne har Raaderet over, under Dansk Dampskibsrederiforenings Løserefor-sikring.

Søfartens Bibliotek har været overordentlig taknemlig for den Støtte, man har givet det, og den Interesse, hvor-med det er blevet mødt.

Bibliotekets Virksomhed: Udlaant til Skibene fra 1. Oktober 1939 til 31. December 1939: 73 Skabe med ialt 4,138 Bøger foruden 450 »løse« Bind. Til Marinen var der udlaant 681 Bind. Statistikken over Udlaanet af de enkelte Bøger om Bord i Skibene vil fremkomme senere.

Der er pr. 31. December indkøbt 687 Bind Bøger til den faste Del og 1,128 Bind til den vandrende Del til en Værdi af ialt Kr. 9,459.08 incl. Indbinding.

Sammen med de tilsluttede Bøger (ialt 9,445 Bind) og de indgaaede Gaver (ialt 514 Bind) udgør Bogbestanden pr. 31. December 1939 11,774 Bind (indregistreret).

Nyanskaffelsen af Bøger i Aaret 1939 er gaact noget langsommere end ønsket. Dette skyldes, at Søfartens Bibliotek endnu ikke er blevet anerkendt som berettiget til at faa Biblioteksrabat og derfor saa vidt muligt har købt Bøgerne antikvarisk for derigennem at opnaa en Erstatning for Rabatten.

Efterspørgslen efter nyere antikvarisk Litteratur er imidlertid saa stor, at Leveringen er relativt langsom.

Bibliotekets Bankbeholdning, hidrørende fra Starttilskud, vil derfor i Løbet af 1940 blive brugt til Betaling af allerede bestilte Bøger og til senere Nyindkøb af Bøger.

Søfartens Bibliotek har i Aaret 1939 mistet 18 Bøger, nemlig 3 Bind ved m.s. »Canada« Forlis og 15 Bind, der blev totalt ødelagt ved s.s. »Niels R. Finsens« Havari.

Disse Tab er blevet dækket fra Dansk Dampskibsrederiforenings Løsereforsikring med et Beløb af ialt Kr. 107,80.

Bogsamlingen er pr. 31. December 1939 afskrevet med 15 pCt. p. a. pro rata, og Bogska-be og Inventar er afskrevet med 10 pCt. p. a. pro rata.

s.s. »Transporter« solgt

Rederiaktieselskabet Transporter (J. W. Andersen), Odense, har solgt Damperen »Transporter« til Skibsreder *Albert Jensen*, København.

»Transporter«, der er bygget i 1911 af Shipbuilding & Dry Dock Co. i Blyth, er en selvtrimmende Kulbaad med Maskinen agter. Skibet har en Lastevne af 2300 Tons (incl. Bunkers) og maaler 1561 B.R.T. Prisen har efter Forlydende været ca. 700.000 Kr.

80 Aar

Den 3. Oktober fylder Kaptajn *Th. Harke Petersen* 80 Aar. Kaptajn Harke Petersen var tidligere Fører i L. H. Carls Rederi og overgik dermed til D.F.D.S., hvorfra han 1922 kvitterede Søen.

75 Aar

Den 29. September fylder Kaptajn *Egbert Theodor Schmidt* 75 Aar. Kaptajn Schmidt, der i mange Aar sejlede i C. K. Hansens Rederi og sidst som Fører af s.s. »Spigerborg«, gik i Land 1922.

Siden har han haft mange Tillidshverv i sin Fødeby Dragør, bl. a. som Formand for Havneudvalget og Formand i Dragør Skipperforening.

60 Aar

Kaptajn *Nielsen*, »St. Knud«, Odense, fyldte 60 Aar forleden.

Kaptajn Nielsen er kendt i Sømandskredse over hele Landet fra sit Arbejde paa »St. Knud« og ikke mindst i Vintertiden, naar der har været Bud efter »St. Knud« til Isbrydningsstjeneste, har Kaptajn Nielsen vist sig som den rette Mand ved Roret.

Den 4. Oktober fylder Kaptajn *Ingvar Thorsteinsson* 60 Aar. Kaptajn Thorsteinsson er Fører i Dampskibsselskabet »Progress«.

Den 6. Oktober fylder tidligere Fører i J. Lauritzens og T. C. Christensens Rederi, Kaptajn *Mads Skou* 60 Aar. Kaptajn Skou har ført Motorfærgerne »Asa-Thor« og er Skibsinpektør i D/S af 1937.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVERT 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.: »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.

PENSION for Privat-Funktionærer —
 den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løse

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING

ODENSE



CHR. MØLLER A/S
 Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

REDERI, OG HANDELSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
 Telefon: 9246

Telegramadr.:
 MONTANAKUL

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



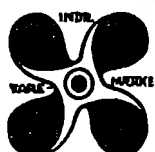
Hovedoplæg for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København



Brug **Holzappel's**
International
 Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
 DANSK ARBEJDE

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



TIVER & SVARRER
 SØLVER & SVARRER
 NAUTICAL INSTRUMENTS
 AMALIEGADE 30 - COPENHAGEN

Viking
 Kompasser
 Viking
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

Telegrams:
 Vinkeco

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.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 25. September 1940.

Nr. 41.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnenter kan indon Aarets Udgang efter Meddølse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkolte 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.

2356. Sverige S.-Kyst. Falsterbo S. Oplysning om Dybde. Tilføjeelse til E. f. S. Nr. 40/2343 1940.

(U. f. s. Nr. 38/1939. Stockholm 1940.)

I Tilslutning til E. f. S. Nr. 40/2343 1940 meddeles, at Dybden i Farvandet mellem Vraget paa $55^{\circ} 20'_{13}$ N. $12^{\circ} 53'_{02}$ E. og de W. herfor udlagte En-Koste kun er 5 m ved Middelvandstand.

(E. f. S. Nr. 40/2343 1940. Kort Nr. 132, 130, 187 og 188.)

2357. (P). Sverige S.-Kyst. Trelleborg västra Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 38/1966. Stockholm 1940.)

Naar *Trelleborg västra Fyr* paa c. $55^{\circ} 22'_{11}$ N. $13^{\circ} 09'_{3}$ E. c. 1. November d. A. efter endt Reparation atter tændes, vil det vise Et-Blink hver 1^s.

2358. Sverige S.-Kyst. Falsterborov—Utlängan. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 38/1965. Stockholm 1940.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Falsterbo c. $55^{\circ} 23'$ N. $12^{\circ} 49'$ E. *Skåre. Trelleborg hamn nedre og övre. Trelleborg östra. Trelleborg. Gislöv. Smygehuk. Abbekås. Ystad hamn. Ystad Ledefyr. Käseberga. Sandhammaren. Skillinge Ledefyr. Brantevik Ledefyr. Simrishamn. Simrishamn Ledefyr. Baskemölla Ledefyr. Stenshuvud. Kivik Ledefyr. Vitemölla Ledefyr. Fyrene ved Åhus og Sölvesborg Indsejling. Lagerholmen. Torsö Ledefyr. Hällevik. Nordersund Ledefyr. Hörvik. Krokås Ledefyr. Hanö. Tärnö östra udde. Fyrene ved Indsejlingen til Ronneby og i Karlskrona Skærgaard. Utlängan. Utklippan* c. $55^{\circ} 57'$ N. $15^{\circ} 42'$ E.

(E. f. S. Nr. 40/2345 1940.)

2359. Sverige. Kalmarsund S.-lige Del. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 37/1903. Stockholm 1940.)

1. En sort og hvid Stage med 3 Balloner er udlagt paa $56^{\circ} 25'_{20}$ N. $16^{\circ} 15'_{00}$ E., SE. for den i E. f. S. Nr. 37/2154 1940 rapporterede Grund, over hvilken mindste Dybde ved Lavvande er 6 m.

2. Den sorte og hvide Stage med 1 Ballon paa $56^{\circ} 28'_{50}$ N. $16^{\circ} 12'_{80}$ E. er flyttet til $56^{\circ} 28'_{25}$ N. $16^{\circ} 13'_{15}$ E., E. for den i E. f. S. Nr. 35/2069 1940 rapporterede Grund, over hvilken mindste Dybde ved Lavvande er 5_{2} m.

(E. f. S. Nr. 37/2154 og 35/2069 1940. Kort Nr. 180 og 181.)

2360. Sverige. Utlängan—Häradsjär. Oplysning om Fyr.

(U. f. S. Nr. 38/1964. Stockholm 1940.)

Grimskallen norra övre Fyr holdes indtil videre slukket.

Ved *Grimskallen nedre Fyr* holdes den hvide Vinkel omkring Ledelinien Retning skjærmet.

c. 57° 16' N. 16° 29' E.

(E. f. S. Nr. 40/2345 1940.)

2361. (P). Sverige. Norrköping Indsejling. Fyrbelysning forandres.

(U. f. S. Nr. 38/1963. Stockholm 1940.)

I Forbindelse med Udvidelse af Indsejlingsrenden til *Norrköping Havn* foretages medio Oktober d. A. følgende Forandringer i Fyrbelysningen:

1. Ved Indsejlingsrendens E.-lige Side, WNW. for *Västerbyholm* tændes paa 58° 37',₅₄ N. 16° 11',₃₉ E. et Fyr, *Västerbyholm Fyr*, der skal vise rødt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1,₅^s. Flammens Højde: c. 4,₄ m. Synsvidde: 4 Sm. Fyrlanterne paa sort- og hvidmalet Duc d'Albe.

2. Ved Sejlrendens E.-lige Side, NW. for *Ramshäll* tændes paa 58° 37',₁₅ N. 16° 11',₄₃ E. et Fyr, *Ramshäll Fyr*, der skal vise rødt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1,₅^s. Flammens Højde: 4,₄ m. Synsvidde: 4 Sm. Fyrlanterne paa sort- og hvidmalet Duc d'Albe.

3. Fyret *Norrköpings inlopp Nr. 10* (tidligere benævnt *Karlsro Fyr*) paa c. 58° 37',₁ N. 16° 11',₃ E. skal flyttes mod S. til den nye Kant af Renden og forandres fra at vise grønt, fast Lys til at vise grønt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1,₅^s. Synsvidde: 3 Sm.

4. *Tegelbruget* Lystønde paa c. 58° 36',₇ N. 16° 12',₇ E. forandres fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1,₅^s. Synsvidde: 4 Sm.

2362. Rusland. Finske Bugt. Hogland (Suursaari) N.-lige Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 40/2997. Berlin 1940.)

Hogland N.-lige Fyr paa c. 60° 05',₄ N. 26° 57',₁ E., der viste hvidt, fast Lys, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 2^s, Mørke 3^s.

(E. f. S. Nr. 11/897 1940. Kort Nr. 184.)

2363. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Anduvning. Forbudte Omraader.

(N. f. S. Nr. 40/2998. Berlin 1940.)

Det er forbudt Handelsskibe at besejle nedennævnte Omraader, der befinder sig indenfor en Linie gennem vedføjede Pladser:

O m r a a d e 1.

- | | |
|---|---|
| a) c. 60° 10', ₇ N. 29° 30', ₀ E. | d) c. 60° 06', ₀ N. 29° 33', ₅ E. |
| b) c. 60° 09', ₆ N. 29° 30', ₀ E. | e) c. 60° 06', ₀ N. 29° 16', ₀ E. |
| c) c. 60° 09', ₆ N. 29° 33', ₅ E. | f) c. 60° 09', ₆ N. 29° 16', ₀ E. |

O m r a a d e 2.

- | | |
|---|---|
| a) c. 60° 05', ₀ N. 29° 23', ₀ E. | e) c. 59° 58', ₂ N. 29° 47', ₀ E. |
| b) c. 60° 05', ₀ N. 29° 44', ₅ E. | f) c. 59° 58', ₃ N. 29° 47', ₀ E. |
| c) c. 60° 03', ₀ N. 29° 47', ₇ E. | g) c. 60° 01', ₉ N. 29° 30', ₀ E. |
| d) c. 59° 57', ₃ N. 29° 51', ₀ E. | h) c. 60° 02', ₇ N. 29° 23', ₀ E. |

O m r a a d e 3.

- | | |
|---|---|
| a) c. 59° 59', ₂ N. 29° 07', ₈ E. | d) c. 60° 00', ₄ N. 29° 26', ₂ E. |
| b) c. 60° 01', ₅ N. 29° 07', ₈ E. | e) c. 59° 58', ₈ N. 29° 40', ₀ E. |
| c) c. 60° 01', ₅ N. 29° 26', ₂ E. | f) c. 59° 55', ₉ N. 29° 40', ₀ E. |

O m r a a d e 4.

- | | |
|---|---|
| a) c. 60° 05', ₄ N. 29° 55', ₀ E. | c) c. 60° 00', ₁ N. 29° 52', ₂ E. |
| b) c. 60° 05', ₄ N. 29° 49', ₁ E. | d) c. 60° 00', ₈ N. 29° 57', ₇ E. |
- (E. f. S. Nr. 15/1125 1940, Pkt. 1 a, 2 og 3 annulleres.)

2364. (T). Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt og Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.

(N. f. S. Nr. 40/2999. Berlin 1940.)

I. Afmærkningen i *Hailoda* Farvandet og i den E.-lige og W.-lige Indsejling til *Luga Bugt* er paa Plads med Undtagelse af nedennævnte Sømærker:

a) En hvid Stage med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa hver af Pladserne:

1. 59° 41' 07" N. 28° 22' 44" E. 3. 59° 51' 47" N. 28° 29' 41" E.
2. 59° 41' 07" N. 28° 23' 01" E.

b) De 2 sorte og hvide Stager med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa Pladsen: 59° 48' 48" N. 28° 26' 12" E.

II. Følgende Lystønder er midlertidigt hver ombyttet med en Spirtønde med Krydstopbetegnelse:

a) Lys- og Klokketønden paa 59° 52' 00" N. 28° 25' 03" E., der viser rødt Et-Blink.

b) *Kolganpyja* Lystønde paa 59° 53' 06" N. 28° 33' 27" E., der viser grønt Et-Blink.

(Se Tillæg.)

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

2365. Sverige. Sundet. Lillegrundsrenden. Sømærker udlagt.

(U. f. s. Nr. 38/1970. Stockholm 1940.)

Nedennævnte Sømærker er udlagt:

1. En sort og hvid Stage uden Topbetegnelse paa 55° 31',⁰⁵ N. 12° 48',⁸⁵ E.
 2. En sort Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon paa 55° 30',²⁵ N. 12° 47',⁸⁰ E.
 3. En rød Stage med 2 opadvendte Koste og mellem dem 1 Ballon paa 55° 29',⁷² N. 12° 47',⁴² E.
 4. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa 55° 28',⁶⁵ N. 12° 45',⁵⁰ E.
 5. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa 55° 27',⁵⁰ N. 12° 45',¹⁰ E.
 6. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 2 Balloner paa 55° 26',²² N. 12° 44',⁹⁰ E.
- (Kort Nr. 132, 130, 125 og 180.)

2366. Sverige. Sundet. Kogrundsrenden. Grund fjernet. Sømærke inddraget.

(U. f. s. Nr. 38/1969. Stockholm 1940.)

Grunden med 4,8 m Vand, der blev fundet paa 55° 26',⁶⁴ N. 12° 49',²¹ E., er bortsprængt. Vanddybden paa Pladsen er nu over 6 m ved Middelvandstand. Den ved Pladsen udlagte Stage uden Topbetegnelse er inddraget.

(E. f. S. Nr. 33/2001 og 34/2064 1940. Kort Nr. 132 og 130.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2367. (T). Danmark. Kattegat. Læso NE.-Pynt. Syrodde Baake væltet.

Syrodde Stangbaake med Ballon paa 57° 18' (40") N. 11° 11' (52") E., c. 1000 m S. t. W. for *Syrodde* Fyr, er væltet, men vil snarest blive genopført.

2368. Sverige. Kattegat og Skagerrak. Oplysning om Fyr og Taagesignalstationer.

(U. f. s. Nr. 38/1971. Stockholm 1940.)

1. Alle Fyr ved de *svenske Kattegat- og Skagerrakkyster* er tændt med Undtagelse af: *Halmstad* c. 56° 39' N. 12° 51' E. *Halmstad östra* og *västra*. *Halmstad hamn nedre* og *övre*. *Fyrene ved Varberg* Indsejling. *Fjordskär*. *Kungsbacka*. *Viten*. *Buskär*. *Böttö*. *Stora Varholmen*. *Ålgö nedre* og *övre*. *Staffansholmen*. *Södra Kyrkesund nedre* og *övre*. *Gässkär*. *Norra Kyrkesund nedre* og *övre*. *Flatholmen* c. 58° 16' N. 11° 25' E.

2. Taagesignalstationerne er i Funktion ved de Fyr, der er tændt.

(E. f. S. Nr. 40/2352 1940.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2369. Island W.-Kyst. Látragrunn. Magnetiske Forstyrrelser.

(N. t. M. Nr. 23/1430. Washington 1940.)

Magnetiske Forstyrrelser med Udslag af Kompassnaalen paa 5° — 19° til højre (E. over) er fundet paa Dybder mellem 146 m og 183 m mellem Pladserne $64^{\circ} 54' N.$ $26^{\circ} 20' W.$ og $65^{\circ} 36' N.$ $26^{\circ} 20' W.$

(Kort Nr. 26.)

2370. Azorerne. Sao Miguel. Punta Galera S. Oplysning om Grund.

(N. t. M. Nr. 32/2012. Washington 1940.)

En Grund med en mindste Dybde af 13,7 m er fundet ud for *Sao Miguel S.*-Side paa $37^{\circ} 39' 40'' N.$ $25^{\circ} 32' 07'' W.$

2371. Nova Scotia. Halifax Havn. Grund. Tønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 30/1846. Washington 1940.)

En Klippespids, hvorover mindste Dybde er 7,6 m, er fundet i *The Narrows* 265 m 336° fra *Richmond Tank* ($44^{\circ} 40' 21'' N.$ $63^{\circ} 36' 13'' W.$).

En sort Stumtønde er udlagt til Afmærkning af Klippespidsen.

2372. Nova Scotia. Halifax Havn Indsejling. Lys- og Fløjtetønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 23/1398. Washington 1940.)

Den yderste Lys- og Fløjtetønde ved *Halifax Havn* Indsejling er blevet flyttet til c. $44^{\circ} 31' N.$ $63^{\circ} 22' W.$, c. 6,8 Sm 86° fra *Chebucto Head Fyr*.

2373. Nova Scotia S.-Kyst. Halifax Anduvning. Oplysning om Halifax East Fyrskib.

(N. t. M. Nr. 23/1399. Washington 1940.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 28/1801 1940 meddeles, at *Halifax East Fyrskib* paa c. $44^{\circ} 31' N.$ $63^{\circ} 15' W.$ nu har 2 Master. Fyrlanternen er opsat paa forreste Mast.

(E. f. S. Nr. 28/1801 1940.)

2374. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Shoals. Grunde.

(N. t. M. Nr. 30/1847. Washington 1940.)

1. En Grund med 5,7 m Vand ved Middellavvande er fundet paa $41^{\circ} 18' 24'' N.$ $69^{\circ} 29' 18'' W.$

2. En Grund med 6,4 m Vand ved Middellavvande er fundet paa $41^{\circ} 07' 54'' N.$ $69^{\circ} 28' 12'' W.$

2375. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Ocracoke Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 23/1408. Washington 1940.)

Ocracoke Fyr paa c. $35^{\circ} 06' N.$ $75^{\circ} 59' W.$ er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt, fast Lys.

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

2376. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. South Pass. Cypress Range Forfyr flyttet.

(N. t. M. Nr. 23/1416. Washington 1940.)

Cypress Range Forfyr er flyttet til Pladsen 473 m 346° fra Bagfyret. c. $29^{\circ} 08' N.$ $89^{\circ} 15' W.$

2377. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Brazos Santiago (Padre Island). Radiofyr atter i Virksomhed.

(N. t. M. Nr. 30/1861. Washington 1940.)

Padre Island Radiofyr paa c. $26^{\circ} 04' N.$ $97^{\circ} 10' W.$, der var rapporteret nedlagt, er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 32/1956 1940.)

2378. **Venezuela. The Monks S. Oplysning om rapporteret Klippe.**
(N. t. M. Nr. 30/1865. Washington 1940.)
Omraadet indenfor en Afstand af 5 Sm fra Pladsen: c. 12° 04' N. 70° 52' W., er blevet afsøgt, uden at det er lykkedes at genfinde den i 1933 paa ovennævnte Plads rapporterede lodretstaaende Klippe med en Diameter paa c. 2 m og ragende c. ¼ m over Vandet.
(E. f. S. Nr. 38/2248 1933.)
2379. **Venezuela. Guanta Anduvning. Pitanaya Island Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 23/1420. Washington 1940.)
Pitanaya Island Fyr paa c. 10° 15' N. 64° 36' W., ved Indsejlingen til *Guanta* Havn, er forandret til at vise hvidt, fast Lys. Synsvidde: 6 Sm.
2380. **Tobago E. Grund.**
(N. t. M. Nr. 32/1977. Washington 1940.)
En Grund med en mindste Dybde af 16,1 m rapporteres paa c. 11° 05' N. 60° 25' W.
2381. **Brasilien. São João Island. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 30/1866. Washington 1940.)
São João Island Fyrs Flammehøjde er 36,3 m. Synsvidde: 17 Sm.
Radiostation er oprettet ved Fyret.
c. 1° 18' S. 44° 52' W.
(E. f. S. Nr. 35/2097 1940.)
2382. **Brasilien. São Sebastião Channel. Oplysning om Dybde.**
(N. t. M. Nr. 32/1979. Washington 1940.)
Den i Kortet paa 23° 46' (45") S. 45° 23' (40") W., 1,9 Sm 268½° fra *Vila Bela* Kirke anførte Dybde af 7,77 m (4¼ fathoms) skal rettes til 2,7 m (1½ fathoms).
2383. **Argentina. Rio de la Plata. Playa Honda. Fyrbaake nedlagt. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 30/1873. Washington 1940.)
Fyrbaaken paa c. 34° 33' S. 58° 09' W., der afmærkede et Vrag, er fjernet. Paa Baakens Plads er udlagt en grønmalet Lystønde, der viser grønt Lys med Formørkelser.
2384. **(P). Peru. Talara Anduvning. Oplysning om Grund.**
(U. f. s. Nr. 37/1948. Stockholm 1940.)
Et Skib er grundstødt paa c. 4° 37',5 S. 81° 19',5 W., c. 3,5 Sm SW. for *Talara Point*.
2385. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Newport Bay. Fyr og Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 30/1878. Washington 1940.)
Newport Bay West Jetty Fyr paa c. 33° 35' N. 117° 53' W. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s.
Taagesignaler afgives nu med elektrisk drevet Sirene.
(E. f. S. Nr. 36/2631 1938.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2386. **Grækenland. Patras Bugt. Rion—Antirion. Spærring udlagt. Sejladforskrift.**
(A. a. N. Nr. 64 (11). Athen 1940.)
Over Strædet ved *Rion-Antirion* paa c. 38° 19' N. 21° 45' E. er udlagt en Spærring. Passage af Spærringen er mulig hele Døgnet. Skibe, der er undervejs til Strædet, skal underrette Havnekaptajnen i *Patras* mindst 3 Timer før det virkelige Klokkeslet for Passagen.

Skibene skal afpasse Farten saaledes, at de ikke ankommer til Gennemsejlingen i Spærringen før det opgivne Klokkeslet.

Passage af Spærringen er kun tilladt med Lods. Skibe, der nærmer sig Spærringen, skal stoppe i Tide og maa ikke komme indenfor en Afstand af 1000 m fra den i Retning 140° — 320° løbende Linie: *Rion-Antirion* uden Lods om Bord.

Vagtskibet, der er til Ankers c. 400 m 23° fra *Rion Fyr*, fører de internationale Afvisnings- og Advarselssignaler.

(E. f. S. Nr. 4/335 1940.)

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

2387. Filippinerne. Palawan W.-Kyst. Oplysning om Grunde.

(N. f. S. Nr. 39/2948. Berlin 1940.)

Følgende Grunde er fundet:

a)	En	6, ₁ m	Grund	paa	$10^{\circ} 10' 08''$ N.	$118^{\circ} 22' 51''$ E.
b)	-	10 m	—	—	$10^{\circ} 09' 28''$ N.	$118^{\circ} 23' 08''$ E.
c)	-	10 m	—	—	$10^{\circ} 13' 12''$ N.	$118^{\circ} 25' 58''$ E.
d)	-	9, ₆ m	—	—	$10^{\circ} 13' 56''$ N.	$118^{\circ} 24' 51''$ E.
e)	-	9, ₁ m	—	—	$10^{\circ} 14' 06''$ N.	$118^{\circ} 24' 42''$ E.
f)	-	9, ₁ m	—	—	$10^{\circ} 13' 18''$ N.	$118^{\circ} 23' 38''$ E.
g)	-	9, ₁ m	—	—	$10^{\circ} 15' 41''$ N.	$118^{\circ} 25' 51''$ E.
h)	-	12, ₂ m	—	—	$10^{\circ} 11' 20''$ N.	$118^{\circ} 33' 31''$ E.

2388. Kina. Kwantung Halvø. Ryozyun Ko (Port Arthur). Rokobi Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 39/2954. Berlin 1940.)

Rokobi Fyr paa c. $38^{\circ} 47',_{10}$ N. $121^{\circ} 14',_{10}$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 4^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 30,₉ m. Synsvidde: 16 Sm.

(E. f. S. Nr. 8/726 1937.)

2389. Korea W.-Kyst. Kaisyu (Haiju) Ko. Oplysning om Havn.

(N. f. S. Nr. 39/2955. Berlin 1940.)

Kaisyu Ko Havn er aabnet for Skibsfarten.

c. $37^{\circ} 59',_{6}$ N. $125^{\circ} 41',_{10}$ E.

2390. Japan. Hokkaido S.-Kyst. Hakodate Ko. Tidssignalstation nedlagt.

(N. f. S. Nr. 39/2960. Berlin 1940.)

Tidssignalstationen ved Observatoriet paa c. $41^{\circ} 46',_{8}$ N. $140^{\circ} 43',_{9}$ E. er nedlagt

2391. Japan. Honshu S.-Kyst. Miyake Zima Fyr. Synsvidde forandret.

(N. f. S. Nr. 39/2958. Berlin 1940.)

Synsvidden af *Miyake Zima Fyr* paa c. $34^{\circ} 06',_{6}$ N. $139^{\circ} 29',_{6}$ E., paa *Miyake Zima* NW.-Pynt, er forandret til 14 Sm.

2392. Australien. Victoria. Port Phillip. Geelong Havn. Fyrbaake nedlagt.

(N. f. S. Nr. 39/2966. Berlin 1940.)

Hopetoun Channel Fyrbaake 6 paa c. $38^{\circ} 07',_{1}$ S. $144^{\circ} 24',_{9}$ E. er nedlagt.

2393. Tasmanien NW.-Kyst. West Point S. Vrag.

(N. f. S. Nr. 39/2967. Berlin 1940.)

Et Vrag, af hvilket Masterne rager over Vandet, er sunket paa c. $41^{\circ} 02',_{3}$ S. $144^{\circ} 37',_{4}$ E., 4,₄ Sm 191° fra *West Point Fyr*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2394. Danmark. Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten. Bekendtgørelse i Medfør til Loven.

1. Under den 14. September 1940 er udstedt Lov Nr. 481—1940 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten. Loven, der træder i Kraft straks, har Gyldighed indtil Udgangen af Marts Maaned 1941.

2. Lov Nr. 287 af 2. September 1939 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten samt Lov Nr. 328 af 23. September 1939 og Lov Nr. 116 af 30. Marts 1940 om henholdsvis Tillæg til og Forlængelse af og Ændring i fornævnte Lov ophæves.

3. I Medfør af førstnævnte Lov af 14. September d. A. har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart under den 14. ds. fastsat følgende:

Følgende Bekendtgørelser forbliver i Kraft indtil videre:

a. Bekendtgørelse Nr. 295 af 3. September 1939 om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger. (E. f. S. Nr. 4/378 1940).

b. Bekendtgørelse Nr. 304 af 6. September 1939 om Forbud mod Bortfragtning af Skibe.

c. Bekendtgørelse Nr. 314 af 9. September 1939 om Tillæg til Bekendtgørelse af 3. September 1939 om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger. (E. f. S. Nr. 4/378 1940).

d. Bekendtgørelse Nr. 322 af 13. September 1939 angaaende Nationalitets- og Registrerings-Certifikater for *danske* Skibe.

e. Bekendtgørelse Nr. 401 af 18. November 1939 angaaende ekstraordinære Regler om Skibes Bemanding. (E. f. S. Nr. 53/3502 1939).

4. Denne Meddelelse berører ikke øvrige, i „Efterretninger for Søfarende“ meddelte Bekendtgørelser, hvis Gyldighed fortsat forbliver i Kraft.

Tillæg.

I. Østersøen.

2395. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Putzig. Afmærkning forandret. (N. f. S. Nr. 40/2990. Berlin 1940.)

a) Den røde Spirtønde *A* og den sorte Spidstønde *1*, de første 2 Tønder ved Indsejlingen til *Putzig*, ligger 30 m henholdsvis NW. og SE. for Fyrlijen i 4 m Vand. Tøndernes Forbindelseslinies Skæringspunkt med Fyrlijen er paa 54° 43' 57" N. 18° 25' 48" E.

b) De øvrige 2 Tønder ved Indsejlingen, nemlig den røde Spirtønde *B* og den sorte Spidstønde *2*, ligger 30 m henholdsvis NW. og SE. for begge Fyrlijens Skæringspunkt i 3,8 m Vand. Skæringspunktet ligger paa 54° 43' 39" N. 18° 24' 59" E.

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

2396. Danmark. Sundet. København Havn. Toldbodbommen. Oplysning om Signal.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 35/2107 1940 meddeles at Signalet ved *Toldbodbommen*, W. for *Bomlobet*, for Strømhastighed og Vandstand ved *Knippelsbro*,

er flyttet fra N.-Siden af Huset paa *Bombroen* til Gitteret mod *Søndre Toldbod*, lige indenfor *Bombroen*.

Signalet er atter i Virksomhed.

c. $55^{\circ} 41',3$ N. $12^{\circ} 36',2$ E.

(E. f. S. Nr. 35/2107 1940. Danske Lods III, Side 37. Havnelods, Side 117.)

2397. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Sømærker genudlagt.

Den hvide Stage med Halmvisk paa $55^{\circ} 02'$ ($55''$) N. $10^{\circ} 13' 40''$ E., SW. for *Knastegrund*, samt den røde To-Kost paa $55^{\circ} 03'$ ($23''$) N. $10^{\circ} 14'$ ($18''$) E., W. for *Lillegrund*, er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 40/2354 1940.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REPSHALEØEN 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

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



+ DANSKE HAVNE +

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellnektion 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 Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 6,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødsenheder o. s. v. Ind- og Udtægning 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 Skibsforbrødsenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Løpning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at forudsætte en allerede påbegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lødspege betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lodses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 8 Kr. Vand loyres fra Kal og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Løsnig og Ladning. I Frihavnen besørger Løsnig og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet).

Toldhavnen. Turdøkke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydeokke 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 (Orlogværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burnelster & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepege pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Løsnig og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3800 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibværfter 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. Havnepege 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 Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpege 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,60 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Løsnig og Ladning 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 Skibværft: Ophalingsbedding indtil 3000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSENS

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. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodakraner mod henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlak med Hjulpeskrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varesafgift: Moderat. Bugsøring, uforud. Ingen Lodstafg., 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, Kalthalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

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

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: i det 200 m brede uddybede Lob over Graadybarren er der i fuld Brædde 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 Forhav 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fløkerhavnen 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 30 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lødspege efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lødsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsøring ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 8 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. (alt med et Tillæg af for Tiden 40 pCt.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Løsnig og Lastning: Løsnig og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fløkerhavn med overdækkede Ladepersoner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 8,3 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. Sejlakbe 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 40

TORS DAG 3. OKTOBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DEN STORE DAG

I en skæbnetung Tid oplevede vi alle, Konge og Folk, I en Dag som sent vil gaa af Minde. Kong Christian X.'s Fødselsdag blev en national Mærkedag, der som aldrig før forenede alle Danske i fælles Haab. Dagens Forløb blev et nyt Vidnesbyrd om, hvor dybt Tilliden til Kongen er forankret i det danske Folks Sind: Det har vist sig til Overflod, hvordan KONG CHRISTIAN i en kritisk Tid har evnet yderligere at underbygge denne Tillid, saaledes at hele det danske Folk samles om ham og ser op til ham som Nationens ubestridte Enhedsmærke.

Hvad det betyder for Danmark i Øjeblikket og for Danmarks Fremtid, det behøver vi slet ikke at tale om. Danmarks Frihed, Uafhængighed og Folkestyre er uløseligt knyttet til Kongens Person — og det er den Omstændighed alene der gør, at vi ser Fremtiden i Møde med Fortrøstning til Trods for at der er mørkt for som mørkt bag. Dog — et Lyspunkt anes langt ud i Fremtiden, et Haab vi lever paa.

DANMARKS ERHVERVSLIV

Danmarks gode Ven, den svenske Nationaløkonom, Professor *Bertil Ohlin*, der fra sin Professortid her i Landet har adskillige Forudsætninger for at bedømme danske økonomiske Forhold, har i »Stockholms-Tidningen« skrevet om vort Erhvervsliv og om dets Tilpasningsevne. De meget anerkendende og oplysende Udtalelser, Professor Ohlin fremsætter, bør fra dansk Side hilses med Glæde. Han mener, at intet Folk i højere Grad end det danske formaar at tilpasse sit Næringsliv efter nye vanskelige Forudsætninger, og han finder bl. a. af denne Grund, at Danmarks Stilling, sammenlignet med andre Landes Stilling, frembyder flere gunstige Træk.

Under de usædvanlige Vanskeligheder, som taarner sig op, er mange tilbøjelige til at glemme, at vi ogsaa tidligere har mødt Vanskeligheder og været i Stand til at overvinde dem. Nu ser vi, at man i andre Lande — netop ud fra den Erfaring, man har om det danske Folks Indsats ved tidligere Lejligheder — nærer Tillid til Danmark, og dette bør virke som en gavnlig Stimulans paa den, som i disse Tider maatte være tilbøjelig til at tabe Modet.

Paa den anden Side skal vi naturligtvis heller ikke — vor gamle Skødesynd — tro, at alt nok skal gaa. Intet vil længere »gaa af sig selv«. Fra ansvarlig Side herhjemme er det Gang paa Gang blevet fremhævet, at Fremtiden tegner sig alvorligt og at det bliver svære Tider for os alle at komme igennem, men selvom der bliver nok saa store økonomiske Byrder at bære, bør vi alle gøre vort til at bære dem, naar blot vi til Slut paany kan regne med at være os selv i et frit og uafhængigt Danmark.

HAVNETAKSTERNE

I sidste Møde i Københavns Havnebestyrelse blev der I anledning af Forslaget fra Havnedirektøren om at forhøje Taksterne for Afgift af Fartøjer og Varer nedsat et Udvalg, som skulde overveje Forslaget.

Udvalget, hvis Formand er Overborgmester Viggo Christensen, har nu afgivet en Betænkning, hvori man henstiller, at Spørgsmaalet om Forhøjelse stilles

i Bero og optages til fornyet Overvejelse i Forbindelse med Behandlingen af Budgetforslaget for det kommende Aar.

Havnens Indtægter af Fartøjsafgift og Vareafgift er under normale Forhold ca. 300,000 Kr. maanedlig. I Juni og Juli Maaned har Indtægten imidlertid kun været ca. 140,000 Kr. pr. Maaned, og for Aarets sidste Maaneder regnes der kun med ca. 100,000 Kr. pr. Maaned.

Budgettet for i Aar er imidlertid allerede stærkt nedskaaet, saaledes at Afgifterne for hele Aaret næppe vil ligge mere end 215,000 Kr. under del budgetterede Beløb. Og da Driftsunderskudet i Aar paa Grund af ekstraordinært større Udgifter — navnlig paa Grund af Isvanskeligheder — naar op paa ca. 775,000 Kr., og Forhøjelsen af Fragt- og Vareafgifter kun kan anslaaes til en Indtægt paa ca. 150,000 Kr., kan Underskudet altsaa ikke dækkes, men kun formindskes paa denne Maade.

Man mener derfor, at Tabet i første Omgang maa bæres af Havnen, idet den bør tage Hensyn til Skibsfartens vanskelige Forhold i Øjeblikket.

Havnedirektøren har ikke ment at burde tage Afstand fra disse Betragtninger, som fremsattes enstemmig fra Udvalget.

Overborgmester Viggo Christensen anbefalede kort Indstillingen, der tiltraadtes.

Den fung. Havnedirektør, Kontorchef Winsløw, forelagde Indstillingen fra Havnedirektøren om at bevilge 225,000 Kr. til Genopførelsen af Bombrøen.

Kontorchefen opridsede i et Par Data af Bombrøens Historie, dens Pausejling i 1923 og Branden den 10. August i Aar. Den nye Bro vilde nu blive opført i solide Skikkelse end af brandfrit Materiale.

Direktør Fløtkjær betegnede Forslaget som en Forbedring, men spurgte, om det var nødvendigt, at Broen gik saa langt ud i Havnen. Vilde Skibsfarten ikke have Interesse i, at Bommen blev kortere og Sejløbet bredere?

Direktør Kørbing havde ladet Spørgsmaalet undersøge og udtalte, at man ansaa det for gavnligt, at Bommen gik saa langt ud, at den dækkede Kajen ovenfor mod Strømmen gennem Havnen. Det var af Værdi for Løsning og Lastning af Skibene, som ellers vilde blive dyrere.

Den fung. Havnedirektør vilde heller ikke anbefale at gøre Bommen kortere, et Sejløb paa 62 m var tilstrækkeligt.

Ingénieur Rager fremhævede den tilhørende Bygnings Anbringelse paa en Forlængelse af Pæle og mente, at Broens Underbygning var den samme.

Grosserer Schmidt henstillede at gøre Bygningens Udseende smukkere.

Den fung. Havnedirektør anførte, at Bygningen vilde blive gjort saa enkel som muligt.

Sluttelig vedtoges en Indstilling fra Havnedirektøren om at bevilge 50,000 Kr. til Bygning af 4 faste Pramme, hvilket Forslag anbefalede af Direktør Fløtkjær med særlig Henblik paa Beskæftigelsen.

DEN DANSK-FINSKE SAMHANDEL

Udenrigsministeriet har udsendt følgende Meddelelse:

Den 24. September er der i København blevet underskrevet en Tillægsaftale til den dansk-finske Vareudvekslings-Overenskomst af 29. Maj 1940. Tillægsaftalen angaar en Import her til Landet af Varer fra Finland til et samlet Beløb af ca. 15,3 Mill. Kr. og en Eksport herfra til Finland paa ialt ca. 13,3 Mill. Kr. Differencen paa ca. 2 Mill. Kr. mellem den aftalte Import og Eksport skal tjene til Dækning af ældre danske kommercielle Tilgodehavender i Finland.

Ved Aftalen sikres der Danmark større Leverancer

fra Finland af Trælast, Finér, Cellulose, Pap og Karton, Papir m. m.

Til Gengæld herfor skal Danmark levere Finland hovedsagelig Sukker og forskellige Industriprodukter.

DANMARKS EKSPORT OG IMPORT

I August Maaned havde Danmark en Mereksport paa 52,8 Millioner Kroner, efter at Merudførselen i de foregaaende tre Maaneder havde andraget henholdsvis 48,3 Mill. Kr. i Juli, 38,6 Mill. Kr. i Juni og 26,7 Mill. Kr. i Maj. Den samlede Mereksport i disse fire Maaneder har saaledes været 166,4 Mill. Kr. For Maanederne Januar—August har der i Aar gennemsnitligt været en Mereksport paa 10,6 Mill. Kr. imod en gennemsnitlig Merimport for samme Periode i Fjor paa 11,9 Mill. Kr.

I August Maaned udgjorde Importen 102,2 Mill. Kr. imod 86,8 Mill. Kr. i Juli, medens Importen i August 1939 var usædvanlig stor, nemlig 171,7 Mill. Kr. Eksporten i August har været 155,0 Mill. Kr. imod 135,1 Mill. Kr. i Juli. I Fjor var Eksporten i August 131,7 Mill. Kr.

Frengangen i Eksporten fra Juli til August falder især paa Flæsk, hvorimod Udførselen af Smør og Æg har været mindre, baade i Mængde og Værdi. Samtidig har der dog ogsaa været en Frengang i Eksporten af Industrivarer fra Juli til August, men for den forløbne Del af Aaret har Industrieksporten kun beløbet sig til 17,3 Mill. Kr. i Gennemsnit om Maaneden imod 31,7 Mill. Kr. som Maanedes-Gennemsnit for Januar—August 1939.

Landbrugseksporten har udgjort 103 Mill. Kr. i Gennemsnit for de samme Maaneder i Aar imod 91,6 Mill. Kr. i Fjor.

FRAGTBERETNING

Som et lyspisk Eksempel paa Storpolitikens Indflydelse paa Fragtmarkedet taler den nye amerikanske Embargo paa Scrapexporten fra Amerika til Japan sit tydelige Sprog, idet denne Foranstaltning afskærer Rederne fra paa en fornuftig Maade at bringe deres Baade i Position for hjemgaaende Forretning fra Østen og derved yderligere bidrager til at desorganisere det allerede af den europæiske Krig slemt mishandlede Verdens Fragtmarked. Iøvrigt er der næppe Grund til at vente, at det amerikanske Pres paa Japan vil indskrænke sig til Scrapembargoen, der i sig selv er et alvorligt Slag for Japan, som sidste Aar importerede ca. 2 Mill. Tons Affaldsjern fra U. S. A. — Tværtimod, af amerikanske Bladmeddelelser synes det at fremgaa, at den amerikanske Regering paatænker at udvide det allerede eksisterende Forbud mod Export af Flyvebenzin til at omfatte alle Jordolieestillater. Et saadant Forbud vil være et slemt Slag for den paa Pacific beskæftigede Tanktonnage, særlig for den under U. S. A.s Flag sejlede, idet denne paa Grund af Neutralitetsloven er afskaaret fra Sejlads paa de europæiske Krigszoner.

Udviklingen paa Fragtmarkederne gaar ellers sin stille Gang. I de af den engelske Regering kontrollerede Trades er Raterne, saavidt vides, uforandrede. I visse Specialtrades søges der af og til neutral Tonnage, og for saadanne Laster synes Englænderne at være villige til at betale Rater, der ligger væsentligt over de for tilsvarende kontrollerede Markeder kurrante Rater. Bl. a. sluttedes DBB. fra Pictou til WCUK. eller Østirland til 225/-, hvilket er betydeligt mere end de 17/- pr. Qr., der er gældende Rate for Korn fra St. Lawrence til samme Destinationer.

Paa de frie Markeder er Aktiviteten stadig ret livlig. Scrap fra U.S. Atlantic (Embargoen bliver først effektiv 15. Okt.) rapporteres sluttet til \$15¼ til 2/3 Havne Japan, og fra Northern Range til Vladivostock

skal der igen være sluttet Tonnage til \$19:— paa fio. Basis. Kul fra Hampton Roads til Sydamerika har gentaget \$6.25 for Losning i Santos, og for en Ladning Linsæd fra Plate til Montreal er betalt \$7.25. Af andre repræsentative Afslutninger skal nævnes, at en Ladning Kul fra Hampton Roads til Suez er betalt med \$20:—. Det maa antagelig dreje sig om en Ladning af en ganske bestemt Specification, idet Havnene ved det Røde Hav ellers faar Hovedparten af deres Kul fra Sydafrika eller Indien. Iøvrigt er Raten forholdsvis lav i Forhold til de 70/-, der for nylig blev betalt for Kul fra Calcutta til Suez eller Aden.

Paa de hjemlige Markeder er Beskæftigelsesmulighederne stadig gode og i visse Trades gør der sig stadig en vis Tonnageknaphed gældende. Bl. a. har den nye dansk-finske Handelsaftale medført forøget Efterspørgsel efter Tonnage for Transporten af Træ, Cellulose og Papir fra Finland til Danmark, og det har derfor været nødvendigt for Befragterne at sætte Raten noget op. F. Eks. betales der nu omkring d. Kr. 115.— pr. Std. DBB. fra Sydfinland til Danmark. Kul og Koksarten fra Tyskland til Danmark har maaske været en Kende livligere, men der nægtes dog stadig Stem for adskillige af de Baade der er sluttede.

KRIGSFORSIKRINGS PRÆMIERNE

Krigsforsikringspræmierne for Forsendelse af Varer mellem dansk Havn indenfor Skagen og Havne paa Norges Vestkyst, mellem dansk Havn indenfor Skagen og tyske Nordsøhavn via Kielerkanalen og mellem dansk Havn indenfor Skagen og via Kielerkanalen er fra og med 1. Oktober nedsat fra 2½ til 2 pCt.

AMERIKANSK SKIBSBYGNING

De amerikanske Skibsværfter arbejder for Tiden for fuld Kraft. Ikke mindre end 276 Nybygninger er under Arbejde. Disse 276 Skibe omfatter en Tonnage paa 1,427,710 Brutto Tons. Det er Tal, der er anmeldt til American Bureau of Shipping pr. August. Paa samme Tidspunkt forrige Aar indregistreredes 113 Nybygninger med en samlet Tonnage paa 599,735 Tons. Frengangen i Løbet af dette Aar andrager 163 Skibe paa 828,075 Brutto Tons.

Til Trods for denne store Forøgelse af Nybygninger sammenlignet med samme Tidspunkt sidste Aar, viser Tallene pr. 1. Juli en Nedgang. Pr. 1. Juli var der 287 Skibe under Bygning med en Totaltonnage paa 1,528,260 Brutto Tons, hvilket er 11 mere og en Mer-Tonnage paa ca. 100,000 Tons end pr. 1. August.

Af de sidste Nybygninger skal nævnes en 35,000-Tonner »America« til United States Lines. Den skal anvendes som Passagerdamper. Endvidere er der bygget 2 hurtiggaaende Tank-Baade paa 12,000 Tons hver til Standard Oil Company. Til andre Oliefirmaer er foreløbig færdigbygget to Tankdampere paa henholdsvis 11,200 og 10,500 Brutto Tons. Disse Tankdampere er et Led i U. S. A.s Forsvarsprogram. Der er planlagt Bygningen af 12 saadanne Baade, der hver skal løbe godt 22 Knob og gaa i fast Fart mellem Moderlandet og U. S. A.s Flaadebaser med Flyvemaskin-Benzin og Brændselolie til Krigsskibene.

SKIBSFARTEN PAA KINA

Den japanske Regering har ved flere Lejligheder vedtaget en Række Love, hvis Formaal er ved Udgangen af Finansaaret 1942—43 at have bragt Handelsflaaden op paa 7,5 Mill. Brutto Reg. Tons. Man haaber i Japan at kunne udnytte den aarlige Skibsbygningskapacitet, der beregnes til 800,000 Brutto Reg. Tons, efter at det hidtil vanskelige Spørgsmaal om

Materiale-Leverancerne har fundet sin Løsning. Da den japanske Handelsflaade for Tiden andrager rundt regnet 5,65 Mill. Brutto Reg. Tons, nogen større Svækkelse ved Krigstab er der ikke, turde det fastsatte Maal ved fuld Beskæftigelse af Værfterne være naaet i 1943. Skibsfartspolitisk søger Japan om muligt helt at fjerne alle Skibe under fremmed Flag fra Kina- og Japan-farten.

Hidtil er dette, efter hvad der frengaar af Handelsstatistikken, ikke lykkedes, men der er sket en Forlægning af Trafiken som Følge af Krigen, en stor Del af Trafiken er foreløbig overtaget af Skibe under amerikansk Flag, og der er saaledes ogsaa her udbrudt en Konkurrence mellem den japanske og amerikanske Skibsfart. Den store Forstærkning af den japanske Handelsflaade turde saaledes i første Række ved at indsætte stadig nyere og større Skibe tjene til at trykke U. S. A.'s Andel i Farten paa kinesiske Havne. Men ogsaa Amerika har et stort Bygningsprogram efter en 10-Aars Plan i Gang og indsætter stadig nye Skibe i Pacific-Farten.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Frakterne paa Limfjorden

Limfjordsskippernes Sæmslutning meddeles, at Fragttaksterne af 1. Marts 1940 fra og med den 10. September forhøjes.

Fragten for Korn og Foderstoffer, Cement og Eternit, Kul, Koks og Cinders, Jerngods og Pandepåler, Jern i Bjælker, Stænger og Rør, Klid, Frø, Lucernemel, Sildeemel og Trækulsgryn, Gødning og Gødningsskridt, Raajern, Molerbrokker, raa Moler i Sække, knuste Molersten i Sække, Bindegarn, Brænde, raa Ler og Returlaster af Korn og Foderstoffer forhøjes med 1 Kr. pr. Ton.

Alle Grusfragter forhøjes med Kr. 0,50 pr. Kbm. Trælastfragterne forhøjes med Kr. 0,02 pr. Kbf. Molerstens- og Murstensfragterne forhøjes med 1 Kr. pr. 1000 Sten. Tørvefragterne forbliver uændrede.

»Dansk Fragtkontor«

Under Firmanavnet »Dansk Fragtkontor A/S« har Skibsmægler Hilding Bidsted og Befragter S. Aa. Lauritsen begyndt Virksomhed i København.

Skibsmægler Hilding Bidsted, der er statsautoriseret Skibsmægler og Medlem af Mæglerkorporationen i København, har gennem en Del Aar haft Ansættelse i Firmaet Jens Toft, Dampskibsselskabet »Jutlandia«. Befragter S. Aa. Lauritsen har i de sidste 6 Aar været Befragter i A. E. Sørensens Rederi og Skibsmæglerforretning i Svendborg.

Ombygningen i »Isbjørn«

Under den omfattende Reparation af Statsisbryderen »Isbjørn«, der er foretaget paa Burmeister & Wains Værft, er der samtidig foretaget forskellige Forbedringer i Skibets Apterling. Det viste sig nemlig under den strenge Isvinter, at Pladsforholdene lod meget tilbage at ønske, navnlig for nogle af den underordnede Besætning, ligesom der heller ikke var tilstrækkelig Plads til de mange Lodser, som undertiden skulde følge med Isbryderen for at besætte lodssøgende Skibe. Der er derfor taget en Del af Mellemdækket i Forskibet ind til nogle Kahytter; saaledes er der i Styrbords Side indrettet en stor, smuk Kahyt, beregnet til fire Lodser, og i Bagbords Side en Kahyt til Baadsmænd og Donkeymand, endvidere et Kammer til Messedrengen samt Toiletter. Indgangen til disse nye Kahytter foregaar gennem den lange Gang i Bagbords Side. Det tidligere Pantry er sløffet, og i Stedet for er indrettet et stort og rummeligt Pantry i Styrbords Side lige overfor Kabysen, og endelig er til Brug for Dæks- og Maskinbesætningen indrettet et stort Vaskerum.

»Isbjørn«, der som omtalt har faaet en ny Rorstamme, har yderligere faaet en Reserve-Rorstamme om Bord, og denne Isbryder er nu, efter den omfattende Overhaling, lagt ind i Nordre Frihavn.

»Salamandra«

Ved Generalforsamlingen forleden i Reassurance-Compagniet »Salamandra« dirigerede Højesteretssagfører Henrik Bache. Bestyrelsens Formand, Direktør Svend Bramsen, aflagde Beretning og Regnskab.

Aaret har for Brandforsikringsforretningen været tilfredsstillende, medens Smaabrancheforretningen viser et mindre Tab. Sø- og Transportforsikringen giver for Aaret 1939 et betydeligt Tab, men har paa Grund af gunstig Afvikling af de tidligere Aars Forretning kunnet afsluttes

med et mindre Overskud. Livsforsikringen har for den danske Forretnings Vedkommende været tilfredsstillende, medens den udenlandske Portefeuille har givet et mindre Tab.

Paa Regnskabets Passivside er opført 150,000 Kr. som Garantiforpligtelse i »Krigsforsikringen for danske Skibe«. Den tilsvarende Garanti paa 250,000 Kr. i »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« er indkaldt og er taget i Betragtning i Driftsregnskabet.

Regnskabet viser et Overskud paa 177,552 Kr., der fordeles med 90,000 Kr. (7½ pCt.) Udbytte til Aktionærerne, 10,000 Kr. Henlæggelse til Ekstrafond, 1500 Kr. Henlæggelse til Sikkerhedsfond for Livsforsikring, 39,275 Kr. til Dispositionsfond, 9400 Kr. Tantieme til Bestyrelsen og 27,377 Kr. henlagt til Betaling af Skat.

Beretning og Regnskab godkendtes. Valgene var Genvalg.

Skibssalg til Sovjet

Sovjetregeringen har købt den svenske Tankmotorbaad »Soya VII« paa 1277 Bruttotons for et Beløb af 1,650,000 Kr. Sælgeren er Rederiaktiebolaget Soya og Beløbet betales kontant. Skibet som er bygget i Lübeck 1938 skal indsættes i Fart paa Sortehavet.

Svensk Damper »Askania« strandet

Den svenske Damper »Askania« strandede Natten til Lørdag Nord for Golland. En Del af Besætningen er blevet bragt i Land af en Redningsbaad. Kaplajnen, to Styrmand, 2 Maskinmestre og 3 Matroser befinder sig endnu ombord i Skibet, der har hejst Nødflag.

»Transporter« faar Navnet »Thor«

Skibsreder Albert Jensen har nu overltaget Damperen »Transporter«, efter at den paa et dansk Værft har gennemgaaet en ret omfattende Reparation. Skibet har ved Overtagelsen faaet Navnet »Thor«.

Spansk Damper »Cabo Tortosa« gaaet under

Den spanske Fragtdamper »Cabo Tortosa« er gaaet under paa Rejse fra Huelva til Lissabon. De skibbrudne blev reddede af en anden spansk Damper.

Lejdebrev til svenske Skibe

For at lette den svenske Søfart først og fremmest til Holland og Belgien gennem Kielerkanalen, samt til danske og norske Havne Vest for den tyske Minespærring i Skagerak, er der med Tyskland blevet truffet en Overenskomst om Lejdebrev. Efter Forhandlinger i Stockholm om Planens praktiske Udformning er der truffet en Ordning, hvorved Lejdebrev efter Henkendelse kan udstedes af det tyske Gesandtskab i Stockholm samt Konsulaterne i Göteborg, Malmø og Sundsvall.

Stor Olieladning til Malmø

Tankdamperen »Carina« af Göteborg er ankommen til Skanør fra Stettin med 6000 Tons Benzin og 1500 Tons Petroleum fra Rumænien. Ladningen er bestemt til Malmø.

Regnskabsføring for Skibsofficerer

Under tidligere store Oplægninger med mange ledige Navigatorer, har »Foreningen til Søfartens Fremme« ladet afholde Kursus i Regnskabsføring for Skibsførere og Styrmand.

Saafernt et tilstrækkeligt Antal Navigatorer melder sig, vil Foreningen ogsaa i det kommende Efteraar lade afholde saadanne Kursus.

Verdens største Tørdok

Til det under Bygning værende Slagskib paa 45,000 Tons er der i Bayonne i Staten New Jersey blevet opført den største Tørdok i Verden. Budgetudvalget har bevilget 10 Millioner til dette Formaal.

Redningsarbejdet ved Vestkysten

I den i sidste Nr. omtalte Beretning fra det danske Redningsvæsen findes ogsaa en Rapport om Bjergningen af en Skibsbaad med en minesprængt Dampers Mandskab ombord. Rapporten giver et glimrende Billede af det farefulde Arbejde, der udføres ved Vestkysten. I Rapporten hedder det bl. a.:

Den 11. September 1939 Kl. 8,30 blev der telefoneret til Redningsstationen »Lyngby«, at en Skibsbaad med en Del Mennesker om Bord kunde ses ca. 2 Sømil VNV. for Lyngby Landingsplads, og at Baaden antagelig vilde søge Land i Løbet af kort Tid, hvilket vilde være forbundet med stor Fare for de ombordværende. Opsynsmanden lod straks Stationens Mandskab og Hesteejere alarmere, hvorefter han begav sig til Stranden. Vinden var Syd med kun Vindstyrke 2, men Søen var stærk tillagende med nordgaaende Strom.

Da Opsynsmanden kom til Stranden, var Skibsbaaden

ca. 1500 m fra Land, og da Forholdene var saaledes, at det maatte befrygtes, at den vilde kæntre, hvis den selv søgte ind til Landingspladsen, blev en Fiskerbaad med 4 Mand bragt flot og roet ud for at give den Besked om at forblive uden for Revlerne til Redningsbaaden kom. Det lykkedes de 4 Fiskere at faa advaret Skibsbaaden, som derefter ankrede op et Stykke uden for yderste Revle.

Imidlertid var Redningsbaaden kommet til Stranden, hvor den blev sat i Søen og roet ud til den næststede Skibsbaad. De ombordværende 10 Mand blev optaget i Redningsbaaden, og da Søen var tillaget stærkt, tilbød man ogsaa at tage de 4 Mand i Fiskerbaaden om Bord, hvilket de dog afslog, men de fik hver et Redningshælte overladt til at tage under Indpassagen.

Saa vel Redningsbaaden som Fiskerbaaden tog en Del Sø over paa Vejen ind, men de naaede heldigt til Landingspladsen, hvor de Skibbrudne blev landsat. De 10 Mand oplyste, at de kom fra en hollandsk Damper, der var stødt paa en Mine den 9. September. De var alle stærkt medtagne af det lange Ophold i Skibsbaaden og blev hurtigst muligt bragt i Hus, hvor de fik den fornødne Pleje. Den minesprængte Damper var paa Rejse fra Finland til Rotterdam med Træ. Den øvrige Del af Skibets Besætning, ialt 12 Mand, var samme Dag indkommet til Nørre Vorupør i en anden af Skibets Baade.

Isefjordværket

»Elektricitetsselskabet Isefjordværket« har udsendt et smukt udstyret Skrift med udførlig Beskrivelse af det nye Elektricitetsværk »Isefjordværket«s Tilblivelse og Indretning. Skriftet indledes af Direktør, Civilingeniør A. R. Angelo, derefter følger en almindelig Beskrivelse af Overingeniør Th. Brodersen efterfulgt af detaljerede Redegørelser fra en Række fremtrædende Mænd indenfor dansk Teknik.

Det hedder bl. a. om Havnearbejderne og Bygningsarbejderne:

Værket er bygget paa et som en Halvø opfyldt Terræn ude i Vandet, en Melode, der omtrent sparede Udgravningerne ved Kajen, som staar paa 7 m's Vanddybde og begrænser Arealet mod Vest. Naar Vanddybden er gjort større end Besejlingsdybden ved Indløbet fra Kattegat til Isefjorden, er det fordi denne sidste Dybde ventes forøget i Aarenes Løb.

Kajindfatningen bestaar over Vandlinjen af en Kajmur af Grovbeton med Dæksten af Granit. Underbygningen er paa en Del af Strækningen udført som Tømmerkonstruktion med Pæle af Rundtømmer og bag disse en Væg af Plankellager og Spidsplanker. Paa den øvrige Del er Underbygningen udført som Spunsvæg af Jernbetonpæle. Underbygningens Væg er ved Jernankre forbundne med den til vestre Indfatning for Kulpladsen hørende Jernspunsvæg.

Havnen er beskyttet af en Dækmole udgaaende fra Kajens Nordende i en Bue mod Vest og Syd. Herved opnaas den fornødne Dækning for Søgang fra Nord og Nordvest. Hvor Vanddybden ikke er ganske ringe, bestaar denne Dækmole af 10 m lange sandfyldte Sænkekasser af Jernbeton, 5,5 m høje, 4,5 m brede fornedet og hvilende paa Pæle, som omsluttes af en Grusopfyldning med Skraaningen afdækket med Ral og — paa uventig Side — Søsten. Sænkekasserne naar 0,5 m op over Vandlinjen. Overbygningen bestaar af en Stændæmning af store Søsten, Vanddybden er indtil 10 m.

Inden for Kajen ligger en 10 m bred Kajgade og inden for denne ligger Kulpladserne. Deres Længde maalt parallel med Kajen er 140 m. Den vestre, som navnlig bruges til Reserverlager, er 46 m bred med Bundkote \div 3,00 m og kan rumme ca. 50,000 ts. Ved en Centrifugalpumpe kan den efter Behag holdes vandfyldt indtil Kote \div 2,25 eller tørlagt. I første Tilfælde kan man oplagre en større Kulmængde pr. m² uden Fare for Selvantændelse. Kulene maa blot stadig holdes vaade. Den østre Kulgaard, som anvendes til Brugsager, har Bundkote \div 1,25, er 26 m bred og kan rumme ca. 15.000 ts.

Inden for Kulpladsen ligger endelig Værkets egentlige Bygninger, som maatte opføres, inden Havnen var færdig, hvorfor Opførelsen maatte ske indenfor en provisorisk Fangedæmning, der maatte bygges under meget ugunstige Vejrforhold. Dele af den maatte saaledes udføres indtil 3 Gange, indtil Stormen lod den i Fred.

Hele Værket er opført paa det opfyldte Terræn udenfor den oprindelige Kystlinje.

Øst for Bygningskomplekset er for Kølevandel udført en 5 m bred Betonkanal, hvis Sidevægge er afstivet med Tværdragere, og hvis Bund, som ligger i Kote \div 4,0, er beskyttet mod Udkæring ved Betonplader. Vandet føres til Kølevandskanalen gennem 4 Indstrømningsaabninger, hver forsynet med et Tangfang bestaaende af Jernriste. Tilløbet til disse Indstrømningsaabninger sker fra et Bassin med 4 m's Vanddybde, som er lukket ud mod Fjorden med en flydende Tangskærm bestaaende af et Ristværk af Tremmer befæstet til en Tømmerflaade.

Bassinets benyttedes under Arbejdet til Sejlsads. Hertil

førtes Bygningsmaterialerne, og med en 85 ts Kran, populært kaldet Gedebukken, lossedes her alt svært Kedel- og Maskingods. Anlægsmuligheden er bevaret, saaledes at Kranen ogsaa i Fremtiden kan bruges under Transport af svære Materialer.

Inden dette Bassin fyldtes med Vand, brugtes det til Støbning af de ovenfor nævnte, ialt 17 Sænkekasser til Læmolen, hvortil de bugseredes, efter at Bassinet var fyldt.

Det bebyggede Areal udgør 4300 m² og omfatter regnet fra Vest til Øst følgende større Bygværker:

Skorsten med Askeudskillere,
Kedelhus med Kulsiloer,
Mellebygning,
Maskinhus,
en lav Værksteds- og Kontorbygning Syd for Kedelhuset og en Tavlebygning ved det nordøstre Hjørne af Maskinhuset.

Nærklausulen

I Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender omtaler som tidligere nævnt Direktør J. Jantzen Spørgsmaalet om Nærklausulen i Forbindelse med Norges Højesterets Dom i »Beran«s Sagen. Byretten havde særlig lagt Vægt paa Spørgsmaalet om det ved Anvendelsen af Nærklausulen maa antages at spille nogen Rolle om Hindringen var kendt eller paaregnet, da Trafikkontrakten blev indgaaet.

Men Højesteret fandt det ikke nødvendigt i dette Tilfælde at beskæftige sig med den Side af Sagen. Førstvoterende, Dommer Allen, til hvem de øvrige voterende Dommere sluttede sig, udtalte:

»Jeg mener, at Nærklausulen i stedlig Henseende maa have en meget begrænset Rækkevidde. Den nævner bare en bestemt Lossehavn og gaar ud fra, at det Sted, som Skibet uden Fare kan naa frem til, og som det maa forudsættes at det ogsaa uden Fare kan komme ud fra, skal regnes lige med Bestemmelsesstedet, saaledes at Fragtafalten anses for opfyldt af Bortfragteren ved Losning paa dette Sted. Fragten skal være optjent, og Overføring af Godset til det egentlige Bestemmelsessted skal foregaa for Modtagerens Regning og paa hans Risiko. Den naturlige Forudsætning maa da være, at Fragtafalten praktisk taget er opfyldt, saaledes at der ikke paaføres Modtageren af Godset uforholdsmæssige Udgifter eller en usædvanlig Risiko. I Almindelighed vil det dreje sig om Lægtring eller en tilsvarende Overføring paa Land, fordi Skibet hindres i at komme ind i Havnen eller Dokken. Særlig tydeligt bliver dette, naar Klausulen indeholder Tillægget »Always afloat«, som ligefrem tager Sigte paa Vandstandsforholdene i og ved Bestemmeshavnen. Skønt Nærklausulen blot taler om en bestemt Havn og ikke som Isklausulerne om »en anden Havn saa nær o. s. v.«, vil jeg ikke bestride, at den efter Omstændighederne ogsaa vil kunne omfatte en anden Havn end den udtrykkelig nævnte Lossehavn, særlig hvor Fragtafalten gælder en meget lang Søtransport. Men under enhver Omstændighed mener jeg, af de Grunde, som jeg har nævnt, at det substituerende Bestemmelsessted maa ligge saavidt nær det navngivne, at det med Rimelighed kan træde i Stedet for dette.«

Efter en udførlig Omtale af de nordiske Søloves og Domstoles Stilling til Spørgsmaalet, siger Direktør Jantzen:

— De nordiske Søloves Prgf. 126 giver Befragteren Adgang til at hæve Fragtafalten i Tilfælde af Forsinkelser, saafremt Bortfragteren, da Aftalen blev sluttet, maatte indse, at Formaalet med Befordringen af Godset vilde blive væsentlig forfejlet paa Grund af Forsinkelsen. Loven har ingen tilsvarende Bestemmelse til Beskyttelse af Bortfragteren. En saa vidtgaende Klausul som den, der fandtes i »Beran«s Konnossement, finder man kun i Liniekonnossementer. Begge Parter bør have Adgang til at forlange Rejsen afsluttet i nærmeste sikre Havn, naar den uventede Hindring, Skibet møder, formodes at ville gøre sig gældende gennem et Tidsrum, som efter Omstændighederne maa betegnes som urimeligt. Drejer det sig om Løsefart eller Fast i andre Farvande, hvor man maa være forberedt paa at møde Isvanskeligheder, bør der være en særlig Isklausul. Og man maa ogsaa være klar over, at Nærklausulen ikke er noget at stole paa.

»Beran«s lossede sin Last i Pictou; men efter hvad der blev oplyst, maatte Højesteret gaa ud fra, at Skibet uden Risiko kunde have fortsat længere, f. Eks. til Portland. Derfra kunde Lasten sendes med Jernbane til Toledo med samme Omkostninger som fra Quebec. At der vilde blive

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

en Deviation spillede efter Omstændighederne ingen Rolle. At Lasteejerne ikke fremsatte noget saadant Forlangende, kunde ikke fri Rederiet fra at erstatte Forskellen i Omkostninger. Det var Rederiets Pligt selv at tage Initiativet i Tide. Derfor maatte Rederiet erstatte Lasteejerne Tabet ved, at Omkostningerne ved Forsendelsen over Land det sidste Stykke blev større end nødvendig.

Meddelelse fra Danzig

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler:

Gennem Udenrigsministeriet har Handelsministeriet fra det danske Konsulat i Danzig modtaget Indberetning om, at Konsulatet for nogen Tid siden modtog Henvendelse fra Føreren af en dansk Damper, som anmodede Konsulatet om at ville efterlyse en Sømand, der efter Landlov ikke var vendt tilbage til Skibet. Den iværksatte Undersøgelse viste, at Sømanden var blevet sat fast af Politiet for Slagsmaal og fornærmende Udtalelser mod den tyske Krigsmarine, en Lovovertrædelse, der kan medføre langvarig Fængselsstraf.

Konsulatet intervererede gentagne Gange hos vedkommende Myndigheder og henstillede — under Henvi- sning til, at Sømanden havde handlet i stærkt beruset Tilstand — at afgøre Sagen med en Bøde resp. Hæfte. Som Følge af Konsulatets Bestræbelser løslodes Sømanden mod Betaling af en Bøde paa RM. 50 til det tyske Røde Kors, hvorved det blev understregt, at man havde haft store Betænkeligheder ved at afgøre Sagen med saa mild en Straf.

Konsulatet oplyser derhos, at det kun skyldes den største Imødekommenhed fra vedkommende Myndigheders Side, at den danske Sømand kun blev idømt en Pengebøde, og at man i Tilfælde af eventuelle Straffesager af lignende Art næppe vil kunne forhindre, at den skyldige idømmes en længere Fængselsstraf.

Ud over de Følger, ovenomhandlede Lovovertrædelse vil kunne medføre for den enkelte, maa der tages Hensyn til den Omstændighed, at Gentagelser af disse Forseelser muligvis kan bevirke, at den først for kort Tid siden meddelte almindelige Landgangstilladelse for danske Søfolk i Danzig paany tilbagetrækkes.

Hvilket herved meddeles.

C. Jespersen.

/Ove Nielsen.

Taksterne for Skovshoved Havn forhøjes

Gentofte Kommunes tekniske Udvalg indstiller til Kommunalbestyrelsen, at Vareafgifterne for Skovshoved Havn fastsættes i Overensstemmelse med de nugældende Takster for Tuborg Havn forhøjet med 20 pCt., saaledes at de fremtidig bliver ens, samt at de nye Takster, med mindre der skulde indtræffe væsentlige Ændringer i den nuværende økonomiske Situation, ogsaa kommer til at gælde for den nye Takstperiode 1941—45. Det foreslaas endvidere, at der meddeles Ministeriet for offentlige Arbejder, at man senere vil fremkomme med Forslag til Ændring af Skibsaftagelserne for den nye Takstperiode 1941—45.

To norske Krigsforlis

Fra Bergen meddeles, at den norske Damper »Keret«, 1718 Tons, er sunket, hvorved 5 Mand af Besætningen mistede Livet.

Ifølge en anden Meddelelse er Motorskibet »Norne« krigsforlist. »Norne« var ligeledes fra Bergen og var paa 3971 Brl med en Besætning paa 28 Mand. Ved Forliset omkom 12 Personer.

»Urd« repareret

Svitzers Bjærgningsdamper »Urd«, der for en Del Maanedene siden sank under en Bjærgning ved Falkenberg, er nu blevet færdigrepareret ved Nordhavnsværftet.

»Den sidste Sydhavstræder«

Hasselbalchs Forlag har udsendt en Bog med ovenstaaende Titel, hvori en dansk Skibskaptajn, Brørup Sørensen, fortæller Historien om »German Harry«, tyske Harry, eller Jeppe Søren Christensen fra Guldager ved Varde, der løb hjemme fra som 13aarig og blev den sidste berømte »Træder«, Handelsmand til Søs, paa Sydhavsoerne, omtalt bl. a. i Somersets Maughams Noveller. »German Harry« har oplevet lidt af hvert, Bogen om ham er fuld af eventyrlige Historier. Han har været

BRUG  **KUN**

Hempels **Skibsfarver**

INDENBORDS **UDENBORDS**

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

Dykker i Torrestrædet og mellem en sunken Dampers druknede Passagerer fundet en eventyrlig Skat af Diamanter og Penge. »German Harry« har reddet Flygtninge fra »Djæveløen«, der havde spist en af deres Kammerater under Vejs for at opretholde Livet. Kraftlig, men spændende Kost, der nok skal finde Læsere.

Dødsfald

En af Marstals kendte gamle Skibsførere, Hans Rasmussen Lausen, er død, 87 Aar gammel. Hans Rasmussen Lausen var i sine yngre Aar en dygtig og anset Skibsfører, der havde et godt Navn i Søfartskredse. Han sejlede bl. a. med Marstalskonnernten »Hebe« og Skonnertribriggen »Dannevirke«.

Fra Manilla berettes, at 1. Maskinmester i MS. »Grete Mærsk«, Peter Ejilif Jørgensen, er afgaaet ved Døden paa det derværende Hospital efter Tyfus.

Kun 37 Aar gammel havde Jørgensen, efter at have gennemgaaet alle Graderne hos A. P. Møller, allerede i flere Aar været 1. Maskinmester i de store Tank- og Lineskibe.

Gammelt Grønlandsskib i Fragtfart

Motorskibet »Gamma« af København, som tilhører Grev Eigil Knuth og Redaktør Ebbe Munck, og som har været paa Ekspedition til Østgrønland, er efter en Reparation hos Ring Andersen, Svendborg, sat i Fragtfart med Skibsreder A. E. Sørensen som bestyrende Reder.

Store Arbejder i Fyr- og Vagervæsenet

Paa Finanslovsforslaget for 1941—42 foreslaas der en Bevilling paa 172,000 Kr. til forskellige overordentlige Arbejder i Fyr- og Vagervæsenet. Disse Penge skal bl. a. bruges til Hovedreparationer af ældre Fyrskibsmateriale, til Hovedreparation af Fyrinspektionskibet »Argus« Kadel, til Genopførelse af Jerg Fyrbaake og Tunø Ron Fyr.

PERSONALIA

85 Aar

Den kendte norske Skibsfartsmand, Statsraad Kr. Lemkuhl fyldte 26. September 85 Aar.

70 Aar

Tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, Kaptajn Niels Thøger Nielsen, fylder den 9. Oktober 70 Aar. Kaptajn Nielsen er bosiddende i Nordby, Fanø.

60 Aar

Den 13. Oktober fylder Kaptajn Ejnar Kall 60 Aar. Kaptajn Kall var indtil 1917 i Ø.K. og derefter i Aarene 1918 til 1926 Direktør i »Overseisk Kompagni«. Kaptajn Kall er nu maritim Konsulent, bl. a. for Forsikringselskabet »Skuld«.

Den 11. Oktober fylder Kaptajn C. Blom 60 Aar. Kaptajn Blom, der siden 1907 har været ansat i D.F.D.S., er pensioneret fra Udgangen af 1939.

Den 9. Oktober fylder manganerig Fører i Dampskibsselskabet »Vendila«, Kaptajn Peter Thomsen, 60 Aar. Kaptajn Thomsen er Fører af s.s. »P. N. Dam«.

50 Aar

Fører i Østbornholmske Dampskibsselskab, Kaptajn C. P. Jensen, fylder den 8. Oktober 50 Aar.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. RIGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG 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.: »Skibsværft«

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » »

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVNTlf. 12.432
12.267
12.732**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7480-15762

Amaliegade 43,

Efter Kl. 8 Ordrup 3006

København K.

Telgr.-Adr.: Stores

Lager at alle Skibsforødenheder

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.

56. Aargang.

København 2. Oktober 1940.

Nr. 42.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarteral tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarteralsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarteral med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterals Begyndelse. Kvarteralsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

2398. Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c. 55° 05' N. 14° 39' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 34/2019 1940.)

2399. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg. Toppila Havn. Nye Ledefyr tændt.

(U. f. s. Nr. 26/833. Helsingfors 1940.)

1. *Toppilasund øvre* Fyr er tændt paa 65° 02' 19" N. 25° 26' 15" E. og viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 16 m. Elektrisk Fyrlanterne paa en Kontorbygning. Over Lanteren er opsat en sort, trekantet Tavle med Spidsen nedad.

2. *Toppilasund nedre* Fyr er tændt paa 65° 02' 26" N. 25° 25' 46" E. og viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 9 m. Elektrisk Fyrlanterne opsat paa en Stang. Under Lanteren er opsat en hvid, trekantet Tavle med Spidsen opad og i Midten et sort, rektangulært Felt.

Ledefyrene er overet i Pejling c. 115°.

2400. Finland. Bottniske Bugt. Räfsö. Nyt Taagesignal.

(U. f. s. Nr. 26/834. Helsingfors 1940.)

Ved *Räfsö* Fyr paa 61° 36' 19" N. 21° 27' 20" E. er installeret en Nautofon til Afgivelse af Taagesignaler. Signalet er:

Tone	5 s.
Pause	28 s.
Tone	2 s.
Pause	2 s.
Tone	2 s.
Pause	21 s.

Periode... 1^m.

(E. f. S. Nr. 39/2259 1940.)

- 2401. Finland. Bottniske Bugt. Mäntyluoto. Kallo Fyr. Udsendelse af Taagesignaler fortsættes.**
(U. f. s. Nr. 26/835. Helsingfors 1940.)
Fra Kallo Fyr paa $61^{\circ} 35' 40''$ N. $21^{\circ} 27' 44''$ E. udsendes vedvarende Taagesignal indtil 31. December 1940.
(E. f. S. Nr. 39/2260 1940.)
- 2402. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Nye Ledebaaker.**
(U. f. s. Nr. 26/837. Helsingfors 1940.)
Følgende nye Ledebaaker er opført:
1. *Barö övre* paa $60^{\circ} 19' 05''$ N. $21^{\circ} 01' 35''$ E.: en paa en Pæl staaende hvid- og sortmalet, trekantet Tavle med Spidsen nedad. Højde over Vandfladen: 40 m.
2. *Barö nedre* paa $60^{\circ} 18' 59''$ N. $21^{\circ} 01' 29''$ E.: en paa Pæle staaende hvid, trekantet Tavle med afstumpet Spids og over denne en rød, trekantet Tavle med Spidsen opad. Højde over Vandfladen: 19 m.
Ledebaakerne er overet i Pejling c. 32° .
- 2403. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Sømærke udlagt.**
(U. f. s. Nr. 26/838. Helsingfors 1940.)
En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa $60^{\circ} 18' 10''$ N. $21^{\circ} 00' 26''$ E.
- 2404. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Ledebaaker fjernet.**
(U. f. s. Nr. 26/839. Helsingfors 1940.)
Følgende Ledebaaker er fjernet:
1. *Ljusgrund övre* paa $60^{\circ} 17' 05''$ N. $20^{\circ} 59' 08''$ E.
2. *Ljusgrund nedre* paa $60^{\circ} 17' 07''$ N. $20^{\circ} 59' 09''$ E.
- 2405. Finland. Skärgårdshavet. Utö Fyr. Taagesignal afgives atter.**
(U. f. s. Nr. 26/840. Helsingfors 1940.)
Taagesignalet ved *Utö Fyr* paa $59^{\circ} 46' 59''$ N. $21^{\circ} 22' 09''$ E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 51/3354 1939.)
- 2406. Finland. Skärgårdshavet. Lohm. Rödkär Havnefyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 26/841. Helsingfors 1940.)
Rödkär Havnefyr paa $60^{\circ} 06' 55''$ N. $21^{\circ} 39' 44''$ E. er tændt.
- 2407. Finland. Skärgårdshavet. Fyr slukket.**
(U. f. s. Nr. 26/842 og 843. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Fyr er slukket:
Galtarna c. $59^{\circ} 55'$ N. $22^{\circ} 37'$ E. *Lill Ängesö. Idskärskubb. Idskär. Järngrund. Fungskär. Onholm. Kuggör. Ekholm övre og nedre. Högländ. Pargasport övre og nedre. Gådaholm. Attu. Heisala övre og nedre. Svartholm. Prosvik övre og nedre. Nagu. Stor Melö.*
- 2408. (P). Tyskland. Stralsund W.-lige Anduvning. Zarrenzin Fyr tændes.**
(N. f. S. Nr. 41/3168. Berlin 1940.)
Paa $54^{\circ} 25' 38''$ N. $13^{\circ} 01' 08''$ E., c. 1,3 Sm 195° fra *Bock Bagfyr*, tændes snarest et nyt Fyr, *Zarrenzin Fyr*, der viser hvidt Lys med Formørkelser, En-Formørkelser hver 5^s . Flammens Højde: 52 m. Synsvidde: 21 Sm. Hvid- og rødmalet, vandret stribet Jerngitterbaake med rød, firkantet Lanterne med hvid, kegleformet Overdel.
Fyret vil blive Bagfyr i Fyrlinien: *Zarrenzin Fyr* overet med *Bock Bagfyr* i Pejling 195° , som fører gennem den nye gravede Rende fra Søen indtil Sejllobet skifter Retning ved Tønde 5.
(Kort Nr. 187, 126 og 180.)
- 2409. Tyskland. Plantagenet Grund N. Vrag forgæves eftersøgt.**
(N. f. S. Nr. 41/3169. Berlin 1940.)
Det i E. f. S. Nr. 26/1684 og 29/1833 1940 rapporterede formodede Vrag paa c. $54^{\circ} 41',2$ N. $12^{\circ} 49',7$ E. er forgæves blevet eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 29/1833 1940.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2410. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.

Under militære Skarpskydningsøvelser, som i Oktober d. A. skal afholdes paa *Melby-Tollerup* Overdrev mellem *Asserbo* Plantage og *Liseleje* Plantage, vil Overdrevet samt den NW. for nævnte Terræn værende Del af Kysten og Havet indtil en Afstand af c. $3\frac{1}{4}$ Sm være spærret for Passage:

Hver Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag fra Kl. 0800—1400.

Langs *Asserbo* Plantages W.-Side fra Kysten til *Rævehuslinien* og langs *Liseleje* Plantages E.-Side vil blive opstillet Afvisere. Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydningen varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo* Plantager.

Der vil endvidere blive skudt fra Flyvemaskine mod Slæbemaal. Maskinerne flyver langs Kysten mellem Midten af *Liseleje* Plantage og til c. *Brantebjærg*.

Grundet paa Livsfare forbydes al Færdsel paa nævnte afspærrede Areal samt Sejlads paa den afspærrede Del af *Kattegat* paa nævnte Dage og Tider.

Asserbo Plantage: c. $56^{\circ} 01' N.$ $12^{\circ} 01' E.$

2411. (T). Danmark. Isefjord Indløb. Tærskelen E. Sømærke midlertidigt inddraget.

Tærskelen E. røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 57' (47'') N.$ $11^{\circ} 49' (17'') E.$ er midlertidigt inddraget.

(E. f. S. Nr. 40/2320 1940. Kort Nr. 116.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2412. Rusland. Murmankysten. Jokanski Red. Medwjeschij Fyrbaake forandret Udscende.

(N. f. S. Nr. 40/3073. Berlin 1940.)

Paa *Medwjeschij* Fyrbaake paa c. $68^{\circ} 04' N.$ $39^{\circ} 36' E.$ har den hvide, rektangulære Tavle i Stedet for en vandret nu en lodret, rød Midterstrib.

2413. Nordsøen S.-lige Del. Oplysning om Vrag.

(N. f. S. Nr. 40/3011. Berlin 1940.)

Paa nedennævnte Pladser findes sunkne Vrag:

- | | |
|---|---|
| a) $51^{\circ} 44' 32'' N.$ $3^{\circ} 22' 00'' E.$ | e) $51^{\circ} 16' 30'' N.$ $2^{\circ} 40' 30'' E.$ |
| b) $51^{\circ} 25' 00'' N.$ $1^{\circ} 50' 00'' E.$ | f) $51^{\circ} 55' 00'' N.$ $3^{\circ} 17' 30'' E.$ |
| c) $51^{\circ} 29' 00'' N.$ $2^{\circ} 53' 00'' E.$ | g) $51^{\circ} 50' 45'' N.$ $3^{\circ} 22' 00'' E.$ |
| d) $51^{\circ} 24' 00'' N.$ $2^{\circ} 32' 00'' E.$ | h) $51^{\circ} 33' 00'' N.$ $2^{\circ} 45' 00'' E.$ |

(Se Tillæg.)

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

2414. Skotland W.-Kyst. Hebriderne. Shiant Islands. Lys- og Fløjtetønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 40/3016. Berlin 1940.)

En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s , er udlagt paa c. $57^{\circ} 54',4 N.$ $6^{\circ} 24',3 W.,$ $8,3 Sm$ 68° fra *Glas Eilean* Fyr.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2415. Spanien N.-Kyst. Cabo Torres. Oplysning om Taagesignal.

(A. a. I. N. Nr. 18/622. San Fernando 1940.)

Taagesignalet med Sirene ved *Cabo Torres* Fyr paa c. $43^{\circ} 34' N.$ $5^{\circ} 42' W.$ er 3 Stød (Morsebogstavet G) hver 30^s , som følger: Stød $4,5^s$, Pause $1,5^s$, Stød $4,5^s$, Pause $1,5^s$, Stød $1,5^s$, Pause $16,5^s$.

(E. f. S. Nr. 1/103 1939.)

2416. (P). Spanien N.-Kyst. Avilés Fyr forandres.
(A. a. l. N. Nr. 18/623. San Fernando 1940.)
Avilés Fyr paa $43^{\circ} 35'$ ($44''$) N. $5^{\circ} 56'$ ($44''$) W., der viser rødt, fast Lys, bliver i den nærmeste Tid forandret til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 5^s . Synsvidde: 20 Sm for hvidt og 17 Sm for rødt Lys. Fyret vil lyse rødt over *El Pctón Grund*, iøvrigt hvidt.
2417. (P). Spanien N.-Kyst. Cabo Busto. Fyr forandres.
(A. a. l. N. Nr. 18/650. San Fernando 1940.)
Cabo Busto Fyr paa $43^{\circ} 34'$ ($09''$) N. $6^{\circ} 28'$ ($11''$) W. vil blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s . Lysevne: 30 Sm. Fyret indrettes til samtidigt at virke som Luftfyr.
2418. Portugal S.-Kyst. Olhão. Ilha das Lebres Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 15/68. Lisboa 1940.)
Ilha das Lebres Fyr paa c. $37^{\circ} 01',1$ N. $7^{\circ} 51',5$ W. er forandret til at vise rødt, fast Lys. Synsvidde: 8 Sm. Rød Jernsøjle.
(E. f. S. Nr. 47/3365 1938.)
2419. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Jeba Floden Munding. Tønde udlagt.
(A. a. N. Nr. 15/69. Lisboa 1940.)
En hvid- og rødtribet Tønde med 6 Refleksprismer og 1 Dobbeltkegle som Topbetegnelse er udlagt i $12,8$ m Vand ved *Jeba Flodens Munding* paa c. $11^{\circ} 49',0$ N. $16^{\circ} 22',7$ W., S. for for *Ilha de Gaio*. Tønden betegner Stedet, hvor Skibe skal afvente Lods.
2420. Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Corisco Bugt. Afmærkning forandret. Oplysning om Grund.
(N. f. S. Nr. 40/3026. Berlin 1940.)
1. Nedennævnte 3 Lystønder, i vedføjede Afstande og Retninger fra *Isla Elobey Chico Fyr* paa c. $1^{\circ} 00'$ N. $9^{\circ} 32'$ E., er ombyttet med almindelige Tønder:
a) *Bajos de Elobey*: 5 Sm $316',7$.
b) *Elobey Chico*: $1,5$ Sm $40',6$.
c) *Punta Dique*: $4,1$ Sm $76'$.
2. En $3,6$ m Grund er fundet paa c. $0^{\circ} 58'$ N. $9^{\circ} 22'$ E., $2,72$ Sm $50'$ fra *Corisco Fyr*.
(E. f. S. Nr. 33/2442 1938.)
2421. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Kongofloden. Ponta Moita Sêca. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 14/60. Lisboa 1940.)
Ponta Moita Sêca Fyr paa c. $6^{\circ} 07'$ S. $12^{\circ} 16'$ E. er forandret fra at vise rødt Gruppe-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s .
(E. f. S. Nr. 33/2454 1939.)
2422. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Cape Santa Martha. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 14/61. Lisboa 1940.)
Cape Santa Martha Fyr paa c. $13^{\circ} 55'$ S. $12^{\circ} 23'$ E. er forandret fra at vise rødt Gruppe-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s .
(E. f. S. Nr. 3/159 1940.)
2423. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Straitsmouth Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 31/1901. Washington 1940.)
Straitsmouth Fyr paa c. $42^{\circ} 40'$ N. $70^{\circ} 35'$ W. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 6^s .

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

2424. Aruba. Colorado Point Fyr atter tændt.
(N. t. M. Nr. 31/1918. Washington 1940.)
Colorado Point Fyr paa c. $12^{\circ} 25'$ N. $69^{\circ} 52'$ W. paa *Aruba Island* er atter tændt. Fyret paa *Aruba Island* NW.-Pynt forbliver derimod slukket.
(E. f. S. Nr. 28/1802 1940.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1940
6/576 Advarsel mod Opankring i Nærheden af Søkabler.
18/1327 *Store-Bælt. Korsør—Sprogø—Nyborg.* Ankring og Fiskeri forbudt.
18/1328 *Lille-Bælt N.-lige Indsejling.* Ankring og Fiskeri forbudt.
21/1458 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstromsbroen*.
22/1523 Oplysning om *danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder* m. m.
28/1759 }
31/1924 } *Lillebæltsbroen. Storstromsbroen.* Fortøjningsbøjer til Lodsfartøjer udlagt.
35/2106 Forholdsregler vedrørende Sejlads i *danske Farvande.* Advarsel.
36/2111 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.

I. Østersøen

- 1940
2/4 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag.*
2/9 *Sverige S.-Kyst. Utlången—Falsterborev.* Undervandshindringer. Advarsel.
3/140 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer N. Vrag.*
5/395 *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Dybde i Indløb.
5/396 *Østersøen. Bornholm S. Vrag.*
7/611 *Tyskland. Hela N. Vrag.*
15/1125 }
41/2363 } *Rusland. Finske Bugt. Forbudte Omraader.*
16/1188 *Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib.* Fyrkarakter og Taagesignal forandres.
16/1190 *Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade.* Sejladsforskrift.
21/1460 *Tyskland. Darsserort Fyr W. Vrag* afmærket.
21/1483 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr* midlertidig slukket.
22/1505 *Tyskland. Kiel Fyrskib SW. Vrag.*
23/1528 Sejladsforskrift vedrørende *Stockholm.*
23/1531 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Miner* udlagt. Advarsel.
23/1532 }
29/1826 } *Finland. Sejladsforskrifter. Farlige Omraader.*
23/1538 *Estland. Finske Bugt. Pakri NW. Juminda N. Farlige Omraader.* Advarsel.
23/1545 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*
25/1624 *Sverige. Gotland. Fårösund. Forbud* mod Ankring.
25/1626 *Sverige. Södra Kvarnen og Öregrund Skærgaard. Minespærringer.* Sejladsforskrift. Advarsel.
25/1633 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Sejladsforskrifter. Fyr tændt.* Advarsel.
25/1634 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors—Kotka. Sejladsforskrift.* Advarsel.
25/1644 *Tyskland. Lübeck Bugt. Steinriff. Vrag.*
25/1645 *Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak NE. Vrag.*
25/1663 *Danmark. Gedser Fyr E. t. N. 1/2 N. Skibsfartshindring.*
26/1678 *Finske Bugt. Farlige Omraader. Sejladsforskrifter.*
26/1683 *Tyskland W.-lige Østersø. Sejladsforskrifter.*
27/1705 }
30/1858 } *Østersøen. Keldsnor Fyr S. t. W. Oplysning* om Vrag.

1940

- 27/1730 *Estland. Finske Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.*
 28/1777 *Estland. Finske Bugt. Hiimadal Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 30/1359 *Danmark. Gedser Rev. Sejløb for mindre Skibe afmærket.*
 31/1898 *Finland. Oplysning om Minefare.*
 31/1902 *Finland. Skärgårdshavet. Utö. Sejladsforskrift.*
 32/1930 *Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki (Nystad). Enskär. Løbet aabnet for Trafik.*
 32/1935 *Finland. Finske Bugt. Kotka Anduvning. Sejladsforskrift.*
 32/1937 *Rusland. Finske Bugt. Demansten N. Undervandshindring.*
 32/1943 *Tyskland. Kieler Bugt. Vrag.*
 34/2036 *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudt Ankringsomraade.*
 34/2060 *Finland. Bottniske Bugt. Norrkär Fyr. Taagesignalapparat midlertidigt ude af Funktion.*
 34/2063 *Finland. Finske Bugt. Porkkala—Kallböda. Farvand frigivet. Sejladsforskrift.*
 36/2122 *Finland. Finske Bugt. Hangö. Sejladsforskrift.*
 36/2124 *Rusland. Finske Bugt. Leningrad Fyrskib inddraget. Reservefyrskib udlagt. Sejladsforskrift.*
 37/2152 *Østersøen. Gedser Rev—Dars. Minespærring. Ny Rute for Gennemsejling.*
 37/2164 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sellin E. Skibsfartshindring.*
 38/2215 *Østersøen. Fehmarnbelt Fyrskib W. Undervandshindring. Advarsel.*
 39/2270 *Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak SE. Vrag.*
 39/2271 *Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak. Skibsfartshindring.*
 40/2343 } *Sverige S.-Kyst. Falsterbo S. Oplysning om Dybde i Sejløb.*
 41/2356 }
 42/2444 *Tyskland. Oderbank E. Vrag afmærket.*

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

1940

- 2/42 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Uddybning. Oplysning om Gravemaskiner m. m.*
 2/46 *Sverige. Sundet. Ven. Fyr- og Taagesignalstation oprettes.*
 2/48 *Sverige. Sundet. Skanør Havn. Sømærker midlertidig inddraget.*
 2/56 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Indsejlingsrende tilsandet.*
 2/58 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende.*
 5/476 a. *Danmark. Store-Bælt. Keldsnor. Vrag.*
 19/1377 *Sverige. Sundet. Oskars Grund SW. Undervandshindring.*
 19/1378 *Danmark. Lille-Bælt. Skanseodde S. Undervandshindring.*
 21/1461 *Danmark. Sundet. Taarbæk Rev. Skibsfartshindring.*
 21/1464 *Danmark. Koge Bugt. Drogden Fyr S. Skibsfartshindring.*
 21/1486 *Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyr W. Skibsfartshindring afmærket.*
 22/1506 *Danmark. Sundet. Drogden 3,0 m Rende. Afmærkning forandret.*
 25/1646 *Danmark. Sundet. Drogden Fyr W. t. N. Skibsfartshindring.*
 25/1649 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*
 25/1651 *Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Vrag.*
 25/1653 *Danmark. Lille-Bælt S.-lige Del. Vrag.*
 26/1688 *Danmark. Store-Bælt. Omø SW. Vrag.*
 26/1703 *Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Tranekær E. Skibsfartshindring.*
 27/1733 } *Danmark. Sundet N.-lige Indgang. Spærring udlagt. Vagtskib. Advarsel.*
 32/1945 }
 27/1758 } *Sverige. Sundet N.-lige Indg. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
 32/1978 }
 28/1783 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.*
 30/1868 *Danmark. Lille-Bælt. Anbringelse af Beskyttelsesnet omkring Lillebæltsbroens Strømpiller. Advarsel.*
 32/1946 *Sverige Sundet. Malmö Red. Lodsartøj midlertidig udlagt.*
 33/1999 *Danmark. Sundet. Drogden. Dragør Fort SE. Skibsfartshindring.*
 35/2109 *Danmark. Lille-Bælt. Bjørnsknude S. Skibsfartshindring.*
 36/2129 *Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Uddybningsarbejder. Afmærkning ikke paa Plads.*
 38/2221 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
 38/2245 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stege Bugt. Oplysning om Koster Rende. Afmærkning forandres.*
 38/2246 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Høje Stene Løb. Skibsfartshindring.*
 38/2247 } *Danmark. Lille-Bælt. Brandsø SW. Skibsfartshindring.*
 42/2446 }
 39/2308 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
 40/2350 *Sverige. Sundet. Kogrundsrenden. Oplysning om Dybde.*
 40/2351 *Danmark. Kattegat. Gniben N. Vrag sunket.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1940
 2/65 Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Havnearbejder. Advarsel.
 2/66 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
 2/67 Danmark. Kattegat. Læsø N.-Kyst. Østerby Havn. Dækmole under Bygning. Advarsel.
 2/68 Danmark. Kattegat. Aalbæk Havn under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.
 2/69 Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib inddraget.
 2/73 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
 2/75 Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Brobygningsarbejder. Advarsel.
 2/79 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 2/80 Sverige. Skagerrak. Våderøerne. Nyt Fyr tændes.
 14/1064 } Sverige. Kattegat og Skagerrak. Lystønder udlægges.
 15/1138 }
 14/1067 Danmark. Skagerrak. Rubjærg Knude W. Vrag „Eischersheim“ afmærket.
 15/1137 Danmark. Skagerrak. Hirtshals—Rubjærg Knude. Undervandshindring.
 15/1181 Kattegat. Skagen Fyr E. t. N. Vrag „Hedderheim“.
 18/1342 Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Oplysning om Dybde i Indsejling.
 18/1343 Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner. Baake forsvundet.
 19/1385 Danmark. Kattegat. Anholt SSE. Vrag.
 19/1386 Danmark. Limfjorden. Kaas Bredning. Uren Bund.
 19/1424 Danmark. Kattegat. Skagen Havn SE. ½ E. Vrag.
 20/1439 Sverige. W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespæringer udlagt. Advarsel.
 20/1441 Danmark. Limfjorden. Oddebroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.
 20/1454 } Kattegat. Hasenøre-Sjællands Rev. Netspæringer udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
 30/1870 }
 22/1525 } Danmark. Kattegat. Sejero Fyr SW. t. W. Skibsfartshindring.
 23/1575 }
 24/1594 Danmark. Kattegat. Aarhus. Havnearbejder. Midlertidig Afmærkning.
 24/1617 Danmark. Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.
 25/1658 Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr N. Skibsfartshindring.
 25/1664 Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib ombyttes midlertidigt.
 25/1665 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Lystønder midlertidig udlagt.
 32/1980 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Trafiksignaler.
 33/2003 Danmark. Kattegat. Fyns Hoved. Lango Hoved. Vrag.
 33/2004 Danmark. Kattegat. Frederikshavn SW. t. S. Skibsfartshindring.
 35/2087 Sverige. Kattegat. Øvelsesskydning. Færlige Omraader. Advarsel.
 37/2165 Danmark. Kattegat. Hals Barre. Skibsfartshindring.
 38/2250 Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
 39/2274 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 39/2275 } Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidig udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigs-
 40/2353 } grænsen.
 39/2309 Danmark. Kattegat. Ashoved ESE. Oplysning om Vrag.
 40/2325 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapel. Forbud mod Ankring.
 40/2355 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
 42/2410 Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Ad-
 varsel.
 42/2448 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Pælekonstruktion under Bygning.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1940
 3/151 Nordsøen. Sild W. t. N. Vrag af Uddybningsmaskine.
 7/625 Danmark. Graaø. Jerg Fyr slukket. Taagesignal ude af Virksomhed.
 8/689 Rusland. Nordlige Ishav. Kola Indlet lukket for Sejlads.
 8/694 Nordsøen. Brown Ridge E. Vrag.
 13/1010 Nordsøen. Bligh Bank E. Skibsfartshindring.
 13/1020 England. Harwich Havn. Kontrol med Handelskibe.
 14/1069 Nordsøen. Themsens—Noord-Hinder Fyrskib. Vrag.
 15/1140 Danmark. Jylland W.-Kyst. Torsminde Sluse W. Vrag „Edmund Hugo Stinnes“ afmærket.
 15/1149 England. Humber Anduvning. Spurn Point ESE. Undervandshindring.
 16/1204 Nordsøen. Fairy Bank SE. Skibsfartshindring.
 16/1208 England. Themsens. Sheerness Anduvning. Undervandshindringer.
 19/1389 Nordsøen. Skagerrak. Kattegat. Engelsk Minefelt i Nordsøen udvidet.
 20/1442 Finland N.-Kyst. Petsamo. Minefare. Advarsel.
 22/1511 Holland og Belgien. Miner udlagt. Advarsel.
 27/1741 Finland. Petsamo. Sejladsforskrift.
 31/1921 Nordsøen og Dover Stræde. Miner udlagt. Sejladsforskrifter. Advarsel.
 34/2066 Finland. Petsamo. Liinahamari. Sejladsforskrift.
 40/2326 Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.

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

- 1940
 10/852 *England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Mersey Floden Indløb. Bar Fyrskib. Sejladsforskrift.*
 10/855 *Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Rothesay Bugt. Undersøgelsesankerplads oprettet.*
 10/887) *Orkney Øerne. Stronsay Firth. Gairsay. Forbudte Ankringsomraader.*
 11/948) *Orkney Øerne. Shapinsay Sound. Undervandshindringer.*
 17/1280 *Orkney Øerne. Scapa Flow. Forbudt Ankerplads.*
 18/1352 *England S.-Kyst. Spithead. Stokes Bugt. Forbudt Omraade oprettet.*
 22/1513 *Skotland W.-Kyst. Indløbet til Firth of Clyde. Minofelt.*
 34/2043 *England S.-Kyst. Solent Kanal. Skibsfartshindringer udlagt. Afmærkning forandret.*
 34/2049 *Irske Hav. S.-lige Indsejling. Miner udlagt.*

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1940
 2/92 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*
 2/94 *Island N.-Kyst. Strandabrekar NE. Grund.*
 23/1556 *Færoerne. Fyr midlertidig slukket.*
 26/1693 *Sydafrika. Capetown. Sejladsforskrifter.*
 33/2008 *Nordlige Atlanterhav. Engelske Minofelter.*
 35/2092 *Nova Scotia. Gut of Canso. Undersøgelsestjeneste etableret.*

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1940
 6/565 *Ægypten. Alexandria. Sejladsforskrift.*
 11/927 *Grækenland. Poros. Poros Bugt. Forbudt Ankringsomraade.*
 15/1172 *Ægypten. Alexandria. Færligt Omraade. Sejladsforskrifter.*
 25/1661 *Rumænien. Sorte Hav. Constantza. Havn lukket om Natten.*
 27/1749 *Ægypten. Alexandria. Sejladsforskrift.*
 28/1808 *Syrien. Beirut. Forbudt Omraade.*
 30/1889 *Rumænien. Sorte Hav. Færlige Omraader. Sejladsforskrift.*
 31/1922 *Italien og Kolonier i Middelhavet. Lodstvang.*
 34/2056 *Rumænien. Sorte Hav. Sulina Anduvning. Sejladsforskrift.*
 38/2232 *Grækenland E.-Kyst. Athen Bugt (Saronicos). Piræus Havn. Spørringer udlagt. Sejl-anvisning.*
 41/2386 *Grækenland. Patras Bugt. Rion-Antirion. Spærring udlagt. Sejladsforskrift.*

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

- 1940
 6/570 *Singapore Stræde. Ruter ved Udløb fra Singapore og Keppel Harbour.*
 6/571 *Singapore Stræde. Johore Stræde. Forbudt Ankerplads.*
 6/573 *Japan. Honshu S.-Kyst. Ise No Umi. Hindringer afmærket med Lystønder.*
 9/801 *Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Tarakan. Undersøgelsestjeneste.*
 10/873 *Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Tarakan NW.-Kyst. Lystønde udlagt. Sejl-anvisning.*
 10/874 *Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Balikpapan. Undersøgelsestjeneste.*
 14/1110 *Fransk Indo-Kina. Cam Ranh Bugt. Sejladsforskrift.*
 14/1113 *Australien. New South Wales. Newcastle. Trafikregulativ.*
 16/1230 *Singapore Stræde. Johore Stræde. Forbudt Ankerplads.*
 16/1235 *Kina. Hongkong Anduvning. Minespærringer udlagt. Sejladsforskrifter.*
 19/1407 *Singapore Stræde. Singapore. Skibsfartsforskrift.*
 36/2145 *Sunda Øerne. Sumatra S.-Kyst. Sunda Strædet. Lampoeng Bugt. Oosthaven. Sejlads-forskrift.*
 36/2146 *Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja Strædet. Forbudte Omraader. Oplysning om Fyr-skibe. Sejladsforskrift. Advarsel.*
 36/2149 *Kina. Hongkong Anduvning. Sejladsforskrift.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1940
 2/101 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 2/102 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 2/103 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*
 2/104 { *Danmark. Danske Færvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færoerne. Vejrmeldinger pr. Radiotelefon.*
 2/105 *Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte*
 2/106 *Isberetninger.*

- 1940
- Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresser: CQ.
- 2/107 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.
- 2/108 *Danmark.* Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.
- 2/109 *Danmark.* Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande.
- 2/110 *Danmark.* Nødmeldinger fra Skibe.
- 2/111 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforringelser i danske Farvande.
- 2/112 *Danmark.* Fælles Radio-Kaldesignal for danske Skibe.
- 2/113 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrammer til danske Skibe.
- 2/114 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
- 2/115 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 11/940 *Britiske* officielle Meddelelser til Handels- og Fiskerskibe pr. Radiotelefon.
- 13/1048 *Forenede Stater i Nord-Amerika.* Oplysning om Flyvemaskiner i Neutralitets-Patrouille
- 16/1237 *Atlantehavet.* Vejrobservationsstationer etableret.
- 17/1315 *British Dominions.* Kolonier og *franske* Besiddelser. Advarsel angaaende Fyrbelysning.
- 19/1410 *Østersøen* med Tilgangen dertil. *Engelske* Minefelter.
- 19/1411 *Storbritannien.* Advarsel angaaende særlige Fyr.
- 19/1412
- 22/1527 } *Sverige.* Fyr slukket. Radiofyr ude af Virksomhed.
- 28/1814 }
- 20/1450 } *Danmark.* Bekendtgørelse om Tillæg til og Ændringer i Bekendtgørelse af 10. Marts 1939
- 24/1614 } angaaende Forbud mod Ankring m. v. i Beskyttelsesomraader for undersøiske Kabler og Ledninger.
- 22/1521 *Danmark.* Sommertid. Oplysning om Tidssignal m. m.
- 22/1522 *Danmark.* Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlad i *Øresund* m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.
- 24/1618 *Tyskland.* Spærring af Havne og Flodmundinger.
- 25/1662 *Sverige.* Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
- 26/1699 *Norge* S.-lige Del. Minefare. Advarsel.
- 27/1754 *Sverige.* Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
- 27/1757 *Italien.* *Sicilianske Hav.* Farligt Omraade.
- 29/1852 *Italien* W.-Kyst. *Messina* Stræde. Kontrolstationer oprettet. Sejladforskrift.
- 30/1885 *Tyskland.* Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
- 32/1974 *Sverige* E.-Kyst. Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
- 34/2057 *Norge.* Indskrænkning i Fyrbelysningen. Advarsel.
- 35/2104 *Norge.* Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlad fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
- 35/2105 *Italien* og Kolonier. Farlige Omraader. Sejladforskrifter. Advarsel.
- 37/2212 *Storbritannien.* *Kanalen* og *Biscaya Bugten.* Farlige Omraader.
- 39/2307 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlad i *Tisted Bredning* mellem *Dragsbæk* og *Silstruphoved*.
- 42/2443 *Sverige.* *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlad i *svensk* Kystfarvand.

Se desuden Indholdsfortegnelse til E. f. S. Nr. 4-1940.

2425. Chile. Golfo Corcovado. Ensenada Chaiten. Punta Piedra Blanca. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 31/1922. Washington 1940.)
Paa *Punta Piedra Blanca* er paa $42^{\circ} 54'$ ($45''$) S. $72^{\circ} 43'$ ($30''$) W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 9^s . Synsvidde: 8 Sm.
2426. Peru. Callao Havn. Oplysning om Dybder.
(N. f. S. Nr. 40/3058. Berlin 1940.)
Indsejlingsrenden og *Callao* Havn blev i Aaret 1939 uddybet til $11,3$ m Dybde. Det uddybede Areal er udvidet i Havnen S.-lige Del. Mellem de 4 Landgangsbroer er Dybden nu ogsaa $11,3$ m.
Molearmens Forlængelse, der tidligere strakte sig mod N. og dækkede Inderhavnen (*Darsena*), er fjernet. Inderhavnen er uddybet til $5,5$ m Dybde.
Indsejlingsrenden til Krigsskibsbroen (*Muelle de Guerra*) er i 1939 uddybet til $8,2$ m Dybde.
c. $12^{\circ} 03'$ S. $77^{\circ} 10'$ W.
2427. Peru. Lobos de Afuera Fyr atter tændt.
(N. t. M. Nr. 31/1924. Washington 1940.)
Det rapporteres, at *Lobos de Afuera* Fyr paa c. $6^{\circ} 56'$ S. $80^{\circ} 43'$ W. atter er tændt.
2428. Ecuador. Cape San Lorenzo Fyr atter tændt.
(N. t. M. Nr. 31/1926. Washington 1940.)
Det rapporteres, at *Cape San Lorenzo* Fyr paa c. $1^{\circ} 03'$ S. $80^{\circ} 55'$ W. atter er tændt.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2429. Baleariske Øer. Bajo de Santa Eulalia Fyrs Synsvidde.
(A. a. l. N. Nr. 18/630. San Fernando 1940.)
Fyret paa den SE.-lige Del af *Santa Eulalia Banke* paa c. $38^{\circ} 58',5$ N. $1^{\circ} 35',8$ E. har en Synsvidde af 8 Sm.
2430. Malta. Valetta. Grand Harbour. St. Elmo gamle Fyrtaarn ødelagt.
(N. f. S. Nr. 40/3017. Berlin 1940.)
St. Elmo gamle Fyrtaarn paa $35^{\circ} 54' 03''$ N. $14^{\circ} 31' 12''$ E. paa *St. Elmo Point*, c. $0,31$ Sm 267° fra Fyret paa *St. Elmo* Bølgebryder, er ødelagt.
2431. Rusland. Sorte Hav. Krim S.-Kyst. Sudak. Kendeligt Punkt ødelagt.
(N. f. S. Nr. 40/3022. Berlin 1940.)
Kirken i *Sudak* paa c. $44^{\circ} 51',4$ N. $34^{\circ} 58',8$ E. er ødelagt.

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

2432. Portugisisk E.-Afrika. Chinde. Ponta Nhamiara Fyr malet.
(A. a. N. Nr. 14/64. Lisboa 1940.)
Ponta Nhamiara Fyr paa c. $18^{\circ} 31'$ S. $36^{\circ} 31'$ E. er malet hvidt.
2433. Portugisisk E.-Afrika. Porto do Chinde.
(A. a. N. Nr. 14/63. Lisboa 1940.)
Porto do Chinde Fyr, der viste rødt, fast Lys, paa c. $18^{\circ} 34',1$ S. $36^{\circ} 37',8$ E., er nedlagt.
2434. (T). Portugisisk E.-Afrika. Rio da Boa Paz. Nyt Fyr.
(A. a. N. Nr. 15/70. Lisboa 1940.)
 15 Sm WSW. for *Boa Paz* Flodens Munding paa c. $24^{\circ} 57',5$ S. $34^{\circ} 10'$ E. er midlertidigt tændt et nyt Fyr, *Boa Paz* Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,9^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,9^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $5,3^s$. Flam-mens Højde: 75 m. Synsvidde: 22 Sm. Hvidt, cylindrisk Betontaarn.

2435. Forindien W.-Kyst. Karachi Anduvning. Sindhi Fyrskib flyttet. Miner udlagt.
(N. f. S. Nr. 40/3047. Berlin 1940.)
26. Marts d. A. rapporteres *Sindhi* Fyrskib at ligge paa $24^{\circ} 27' 00''$ N. $66^{\circ} 47' 50''$ E. Det kan siden da være flyttet videre. I Farvandet indenfor Fyrskibet er udlagt Miner.
2436. Bengalske Bugt. Hoogly Floden Anduvning. Oplysning om Fyrskibe og Afmærkning.
(N. f. S. Nr. 40/3048. Berlin 1940.)
Efter Skibsrapport af 20. April d. A. er en Anduvningstønde udlagt paa c. $20^{\circ} 50' N.$ $88^{\circ} 15' E.$ Fra Tønden styres 8 Sm 355° til *Eastern Channel* Fyrskib paa c. $20^{\circ} 58',_0 N.$ $88^{\circ} 14',_0 E.$ *Intermediate* Fyrskib ligger efter Skibsrapporten paa $21^{\circ} 13' 30'' N.$ $88^{\circ} 12' 45'' E.$
Alle flydende Sømærker bliver fra Tid til anden flyttet.

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

2437. Java S.-Kyst. Tjilatjap. Grund fundet. Tønde udlagt.
(N. f. S. Nr. 40/3049. Berlin 1940.)
En Grund med en mindste Dybde af 4 m er fundet paa $7^{\circ} 45' 30'' S.$ $109^{\circ} 01' 00'' E.$ En sort Tønde er udlagt ved Grunden.
2438. Kina. Kiaochow Bugt. Skær findes ikke.
(N. f. S. Nr. 40/3050. Berlin 1940.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 17/1310 1940 meddeles, at det deri rapporterede Skær paa c. $36^{\circ} 03',_5 N.$ $120^{\circ} 26',_1 E.,$ 6,4 Sm 335° fra *Taikung Tao* Fyr, ikke findes.
(E. f. S. Nr. 17/1310 1940.)
2439. Kina. Liautung Halvø. Sekizyo To. Nyt Fyr.
(N. f. S. Nr. 40/3051. Berlin 1940.)
Paa c. $39^{\circ} 28',_8 N.$ $123^{\circ} 02',_5 E.$ paa *Sanryo Syo*, 1,34 Sm $216^{\circ},_3$ fra 116 m-Toppen N. for *Daioka To* (*Changi Tau*), er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s. Flammens Højde: 25,8 m. Synsvidde: 14 Sm. Hvidt, rundt Betontaarn.
2440. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Kap Poworotni Radiofyr. Radiofrekvens forandret.
(N. f. S. Nr. 40/3053. Berlin 1940.)
Kap *Poworotni* Radiofyr paa c. $42^{\circ} 40',_5 N.$ $133^{\circ} 02',_7 E.$ sender nu med Radiofrekvens: 290,11 kc/s (1034 m).
2441. Marianerne. Guam. Port Apra. Vrag afmærket.
(N. f. S. Nr. 40/3055. Berlin 1940.)
En sort- og rødmalet, vandret stribet Stumptønde er udlagt i 36 m Vand til Afmærkning af et Vrag paa c. $13^{\circ} 27',_5 N.$ $144^{\circ} 39',_5 E.,$ 0,4 Sm $269^{\circ},_5$ fra *Hole in the Wall* Fyr.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2442. Middelhavet. Malta, Cypern og Palæstina. Sejladsforskrift. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 38/1994. Stockholm 1940.)
I Tiden fra Solnedgang til Solopgang er det forbudt alle Handelsskibe at komme Kysterne af *Malta*, *Cypern* og *Palæstina* nærmere end 3 Sm uden Tilladelse af vedkommende maritime Myndigheder. Skibe, der overtræder dette Forbud, udsætter sig for Beskydning.
2443. Sverige. Göteborg, Bohus samt Halland Len. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand.
(U. f. s. Nr. 38/2000. Stockholm 1940.)
I. Anduvning af og Sejlads i Neutralitetsløbet.
1. Anduvning fra Søen af Neutralitetsløbet kan ske hvor som helst mellem *Båstad* og *Hällö*. Anduvning af den øvrige Del af Neutralitetsløbet skal, saafremt særlig Tilladelse ikke er indhentet i Forvejen, finde Sted enten ved *Hällö* eller ved Rigsgrænsen NE. for *Nord Hällö*.

2. For Sejlads i Neutralitetsløbet mellem *Båstad* og *Hällö* skal ikke iagttages særlige Forholdsregler. For Sejlads i den resterende Del af Neutralitetsløbet gælder følgende Bestemmelser:

a. Skibe, der kommer S. fra, skal anløbe Kontrolpladsen *Ost Hällö* for Visitation, hvilket i Reglen kan ske i Forbindelse med Ombytning af Lods eller Ombordtagning af Lods. Efter endt Visitation kan Skibet fortsætte i Neutralitetsløbet, men skal ved Grænsen af *svensk* Farvand anløbe Kontrolstationsskibet, som ligger forankret NE. for *Nord Hällsö*, hvor ogsaa Lods kan kvitteres. Kontrolstationsskibet NE. for *Nord Hällsö* er et Fyrskib med Siderne mærket *Lots*.

b. Skibe, der kommer N. fra, skal for Visitation anduvede Neutralitetsløbet ved det under a. nævnte Kontrolstationsskib, hvor som Regel ogsaa Lods kan faas. Efter endt Visitation kan Skibet fortsætte S. over.

c. Skibe, som benytter sig af Neutralitetsløbet mellem *Hällö* og Rigsgrænsen, skal nøje rette sig efter de Forskrifter om Sejladsen eller om Afgivelse af visse Signaler paa særlige Steder, som maatte blive meddelt ved ovennævnte Kontrolpladser.

II. Anduvning af andet indre *svensk* Territorialfarvand end Neutralitetsløbet mellem *Hällö* og Rigsgrænsen.

3. Uden særskilt, forud modtaget Tilladelse (Passerseddel eller Trafiktilladelse) maa et Skib kun anduvede *svensk* indre Territorialfarvand ved følgende Pladser: *Strömstad*, *Lysekil*, *Marstrand*, *Vinga*, *Varberg*, *Falkenberg* og *Halmstad*. Skibe for indgaaende bliver her visiteret af Søfartskontrollen efter særligt udfærdigede Forskrifter før eller efter Indgang i Havn ved den respektive Anduvningsplads og modtager efter rigtig afsluttet Undersøgelse Passerseddel. Særlige Bestemmelser om Ankring findes i Afsnit V.

4. Andre Havne eller Ankerpladser indenfor indre *svensk* Territorialfarvand end de under 3. nævnte maa kun anduvedes, saafremt Skibet har modtaget Tilladelse i Form af Passerseddel eller Trafiktilladelse.

5. Skibsførere, der ankommer til Havn indenfor *Vestkystens Marinedistrikt*, er pligtige til ved Toldvisitationen ved Indklarering at fremvise Passerseddel eller Trafiktilladelse. Saafremt han ved Ankomsten ikke er i Besiddelse af skriftlig Tilladelse, skal han anmode Søfartskontrollen om en saadan.

III. Særskilte Bestemmelser om Sejlads indenfor *Göteborg Krigshavns Omraade*.

6. Skibe, som har faaet Tilladelse til at befære indenskærs Sejlløb indenfor *Göteborg Krigshavns Omraade*, skal, naar de kommer N. fra, anløbe Kontrolfartøj E. for *Källö Knippla* for Visitation og Modtagelse af Direktiv; hvis de kommer S. fra, anløbes Kontrolfartøj E. for *Vrångö*.

Ovennævnte Kontrolfartøjer fører om Dagen det internationale Signal *K W*, om Natten 1 rød Lanterne over 1 grøn Lanterne.

IV. Afgang fra Havn eller Ankerplads.

7. Skibsførere, som ønsker at afgaa fra Havn eller Ankerplads, skal gøre sig bekendt med de af Søfartskontrollen og andre Myndigheder udfærdigede Forskrifter angaaende Afsejling fra Havn samt Sejlads indenfor *svensk* Territorialfarvand.

V. Særskilte Bestemmelser angaaende Ankring indenfor visse Omraader.

8. Skibe maa ikke uden særskilt, i Forvejen modtaget Tilladelse ankre eller forføje indenfor følgende Omraader:

a. *Göteborg Krigshavn* med Undtagelse af *Göteborg Havn*, *Sälöfjord* samt Farvandet SE. for *Valö*.

b. Omraadet udenfor *Lysekil* mellem Breddeparallelernerne $58^{\circ} 17',3$ N. og $58^{\circ} 14'$ N samt Meridianerne $11^{\circ} 20'$ E. og $11^{\circ} 28'$ E.

c. Omraadet N. for *Marstrand* mellem Linierne: *Berlin—Marstrands Tå* og *Backudden—Risö södra udde—Kärsö västra udde—Tjörns Kyst N.-over—Kärsö västra udde—Kystlinien til Berlin*.

d. Omraadet i *Kungsbackafjorden* indenfor Linierne: *Stegla udde—Kisteskärs norra udde—Brattaskärs södra udde—Hogards grund—Hällsundsudde—Kystlinien N. over til Stegla udde*.

VI. I Tilfælde af Nød og Fare maa en Skibsfører afvige fra ovennævnte Bestemmelser, men han skal snarest muligt derefter gøre Indberetning derom til Søfartskontrollen.

VII. Overtrædelse af Bestemmelserne vil blive straffet.

(E. f. S. Nr. 39/2275 og 40/2353 1940.)

Tillæg.

I. Østersøen.

2444. Tyskland. Oderbank E. Vrag afmærket.

(Rügen Radio, den 26. September 1940.)

En grønmalet Vraglystønde med S.-Topbetegnelse, og som viser grønt Lys med En-Formørkelse hver 4^s, Lys 3^s, Mørke 1^s, er udlagt paa c. 54° 18',₁ N. 14° 37',₉ E., c. 300 m SW. for et Vrag, der ligger sunket i 19 m Vand.

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

2445. Danmark. Sundet. Bellevue E. Kapsejladsmærke inddraget.

Det paa 55° 46' (34") N. 12° 38' (10") E., c. 2400 m E. ¼ S. for *Bellevue* Brohoved, udlagte Kapsejladsmærke er inddraget.
(E. f. S. Nr. 27/1756 1940.)

2446. Danmark. Lille-Bælt. Brandse SW. Oplysning om Skibsfartshindring.

Den i E. f. S. Nr. 38/2247 1940 omhandlede Skibsfartshindring rapporteres at ligge paa c. 55° 21',₅ N. 9° 43',₈ E.
(E. f. S. Nr. 38/2247 1940.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2447. Danmark. Limfjorden. Skellet NE. Skibsfartshindring fjernet. Afmærkning inddraget.

Den i E. f. S. Nr. 33/2006 1940 paa c. 56° 59',₄ N. 10° 12',₇ E. rapporterede Skibsfartshindring er fjernet. Den udlagte Vragvager er inddraget.
(E. f. S. Nr. 33/2006 1940.)

2448. Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Pælekonstruktion under Bygning.

Opmærksomheden henledes paa, at der paa Landgrunden E. for *Bredhage* paa c. 57° 08',₅ N. 10° 03',₂ E. er en Pælekonstruktion under Bygning.

Pælekonstruktionen opføres paa Farvandets W.-Side i c. 6 m Vand c. 300 m SW. for *Bredhage* Fyrlinie.

Nærmere Oplysning om Fyrbelysning vil fremkomme.

(E. f. S. Nr. 39/2310 1940. Kort Nr. 106 og 104. Fyr-Port. Nr. 641 A.)

2449. (T). Danmark. Limfjorden. Egholm E. Sømærke inddraget.

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Egholm E.*, paa c. 57° 03',₈ N. 9° 53',₀ E., er midlertidigt inddraget.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2450. (T). Danmark. Jylland W.-Kyst. Slugen N. Tønde udlagt.

En rød- og hvidstribet Spirtønde er udlagt paa Pladsen for den i E. f. S. Nr. 39/2311 1940 rapporterede forsvundne Lys- og Fløjtetønde *Slugen N.* paa c. 55° 34' N. 7° 48' E.

(E. f. S. Nr. 39/2311 1940.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Den store Succes

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

CARLSBERG
GRAPE-TONIC



Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
A/ø BRØN & WITZKE
Kongens Rytov 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9316

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

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER**

FRA
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT
WERK FRIEDRICHSORT



DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

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

KALUNDBORG

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG
Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

KOLDING

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

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)
ESBJERG
Telgr.Adr. Lauritzens Telefon: 3 822

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.
Indehaver: J. U. JEPSEN
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
KORSØR
Telegr.Adr.: JØRGENSEN Telefon: 6 & 666

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
Telefoner 11 & 41 Telegram-Adresse: HOVMAND

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

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

RANDERS

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

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAET 1878)
FREDERICIA
Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code

SVENDBORG

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

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
TELEFON 413 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 41

TORS DAG 10. OKTOBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANMARKS MAAL

Ved Rigsdagens Sammentræden holdt Statsministeren Trontalen, hvori han bl. a. udtalte:

Rigsdagen samles i Aar under særegne Forhold. Den Krig, der for et Aar siden netop var i sin Begyndelse, fortsættes med megen Styrke, og den har allerede medført indgribende Ændringer i europæiske Forhold.

Danmarks Maal vil være en Politik, der holder den danske Nation samlet om de nationale Opgaver.

Det maa forudses, at den Fællesfølelse, der lever i det danske Folk, fremdeles vil give sig Udslag i et Samarbejde mellem de Partier, der ønsker at bygge videre paa Landets forfatningsmæssige Grundlag, og det ligger derfor som en Opgave for disse at bestemme angaaende den politiske Udvikling i den forestaaende Periode.

Da Tilførslerne af Raastoffer til dansk Produktion er blevet væsentlig formindskede som Følge af de tilstedeværende Forhold, maa man desværre imødesee en fortsat Formindskelse af Beskæftigelsesmulighederne, hvis Tilførselsforholdene ikke bliver væsentlig forbedrede.

Ministeriet har under Udsigten hertil undersøgt forskellige Planer om Beskæftigelse og har maattet lægge Vægt paa at fremskaffe saadanne, som ikke i høj Grad kræver udenlandske Raastoffer, og hvortil de økonomiske Fordringer ikke overstiger Landets Evne.

Forskellige stor-industrielle Anlæg er under Overvejelse, og foreløbig deltager Staten økonomisk i Anlæget af et Staalværk.

Ved Tillægsbevilling er forskellige Arbejder fremskyndet, og paa Finanslovsforslaget vil foreligge Forslag om ca. 40 Mill. til offentlige Arbejder. Ud over det foreslaaede har man en Række Arbejder under Overvejelse i Ministeriet for offentlige Arbejder, derunder ogsaa Jord- og Broarbejder for Banelinien Nykøbing F.—Rødby, samt Færgehavn ved Rødby Havn, alt som Forberedelse til et Anlæg af Rødby—Femern-Ruten.

Ud over de Lovforslag, der kræves i Beskæftigelsesøjemed og saadanne, som er fornødne for den almindelige Drift af Statshusholdningen, skal jeg ikke forebringe Planer fra Ministeriet, idet man maa regne med, at Tidens nødvendige Gerning i tilstrækkelig høj Grad vil stille Krav baade til Økonomien og til Kræfterne.

Den Tid vi er inde i, kalder imidlertid paa Samarbejdet mellem alle Danske. Der er een Opgave, som først og fremmest foreligger, nemlig Sikring af Danmarks Selvstændighed og Bevarelse af Folkets Frihed, og til Samling derom vil Rigsdagen nu øve sin Gerning.

Faa Dage efter forelaa Meddelelse om, at der til forskellige Arbejders Igangsættelse, hvorved 50.000 Mand skulde kunne finde Beskæftigelse, foreslaas bevilget 200 Millioner Kroner. En saadan Plan kan kun mødes med Velvilje.

NY HANDELS- OG SØFARTS MINISTER

Statsministeren udsendte forleden følgende Meddelelse:

Handelsminister Christmas Møller har Onsdag den 2. Oktober tilskrevet mig saaledes:

»Jeg tillader mig herved at anmode Hr. Statsmi-

nisteren om, at Statsministeren vil foranledige, at jeg bliver fritaget fra mit Embede som Handelsminister, da jeg ikke samtidig med, at jeg beklæder denne Post, kan deltage i det Arbejde, jeg har inden for mit Partis Organisation paa den Maade, som jeg maa anse for nødvendig.»

Jeg har derefter indstillet Hr. Christmas Møller til Afskedigelse og har indstillet Halfdan Hendriksen til Minister for Handel, Industri og Søfart.

Senere udsendtes den officielle Meddelelse om den nye Handelsministers Udnævnelse. Det hedder heri:

Under 3. d. M. har det behaget Hs. Maj Kongen at afskedige efter Ansøgning i Naade Minister for Handel, Industri og Søfart Guido Leo John Christmas Møller fra den ham hidtil betroede Ministerstilling og at udnævne Landstingsmand, Direktør Halfdan Hendriksen til Minister for Handel, Industri og Søfart.

Handels- og Søfartsminister Christmas Møller har saa længe han har deltaget i dansk politisk Liv vist sig at være i Besiddelse af en enestaaende Arbejdsevne og personlig er han agtet og afholdt i de videste Krese. Der vil forhaabentlig ogsaa i Fremtiden blive god Brug for denne usædvanlige Arbejdskraft, Begavelse og gode danske Mand.

FRAGTBERETNING

Til Trods for den storpolitiske Uro, der gør sig gældende adskillige Steder i Verden, er Fragtmarkederne forholdsvis rolige.

De af den engelske Regering kontrollerede Markeder viser mindre Forbedringer i Raterne. River Plate/UK, eller Irland noteres f. Eks. nu i 115/- imod 110/-, og for heavy grain fra Australien til U.K. er Raten nu fastsat til 150/-. Det er iøvrigt meget vanskeligt at danne sig noget Skøn over de engelske Befragtningskommissioners Aktivitet, da disse Operationer omgives med den største Hemmelighed.

Paa de frie Markeder synes Ratetendensen nærmest at være lidt svagere. Kul fra Hampton Roads til Sydamerika er sluttet til \$5.25 Basis Lower Plate Losning, og for Hørfro fra Santa Fe er sluttet Tonnage til \$8 til Edgewater. Amerikanske Befragtere er iøvrigt stadig interesserede i Tonnage for Erts, saavel fra Forindien, som har betalt \$15.50 til Baltimore, som fra Durban, hvorfra Tonnage er sluttet til \$8.50 til U.S. Atlantic. Fra Tokaradi er sluttet Tonnage for Erts til \$9 Basis Baltimore Losning. Raten for Erts fra Philippinerne til U.S.N.H. ligger omkring \$11. For Scrapjern fra U.S. Atlantic sluttetes prompt Tonnage til \$15.50 til 3 Havne Japan, men disse Forretninger hører op fra og med 15. Okt., da det amerikanske Exportforbud bliver effektivt fra denne Dato.

Paa de hjemlige Markeder er Tonnageefterspørgslen stadig livlig og Ratetendensen maa nærmest karakteriseres som fastere. Adskillige Baade sluttetes for Trælaster fra saavel Finland som fra Sverrig til tyske Østersøhavne til Rater, der laa indtil 4 Rmk. højere end de fastsatte Frager. Fra Finland til Danmark sluttetes Tonnage til Rater, der varierede mellem Kr. 110 og Kr. 140 afhængig af Størrelse af Laste- og Lossehavnene. Iøvrigt er der stadig stærk Efter-spørgsel efter Tonnage for Salpeter fra Skienfjorden til Danmark. For en prompt Last paa 5/6000 Ts. noteres Kr. 19/20.

SVERIGES HAVNE

Der hersker næppe nogen Tvivl om, hedder det i Svenska Stadsforbundets Tidsskrifts Redegørelse for de svenske Havnes Trafik i Krisetiden, at for Fler-tallet af Havnene vil 1940 blive et Aar med betydelig mindre Indtægter end i 1939. Nogle Havne har antagelig regnet hermed ved Tilrettelæggelse af Budgettet. For andres Vedkommende bliver Spørgsmaalet om et eventuelt Underskuds Dækning aktuelt og her-ved træder Tanken om en provisorisk Forhøjelse af Havneafgifterne i Forgrunden.

Ganske vist har Statens Priskontrolnævn i sin Udtalelse vedrørende Stockholms Sporvejs- og Bustakster understreget Betydningen af, at Virksomheder paa Stuens eller Kommuners Omraader tillæmper samme Normer som i Virksomheder indenfor det private Erhvervsliv, hedder det videre i Omtale i Gøteborg Handels- og Sjøfarts Tidning hertil. I denne Udtalelse siges videre, at det vil være egnet til at medføre uoverskuelige Vanskeligheder, dersom samtidig med at de private Virksomheder bindes i en forholdsvis snæver Pristakstpolitik, Staten og Kommunerne gennemfører Takstforhøjelser for at dække Udgifternes Stigning udover løbende Driftsudgifter eller som Erstatning for Bortfald af Indtægter. Hermed kan dog ikke menes, at en Kommune skal nødsages til kun ad Skattens Vej at dække de store Tab paa en Havn, der er opstaaet ved forøgede Omkostninger og formindsket Trafik, samtidig med at Trafikanternes Indtægter stiger. I et saadant Tilfælde synes en Takstforhøjelse at være berettiget, dersom den da ikke kan siges at virke prisfordyrende paa Importvarer eller indenlandske Produkter. En Forhøjelse af Fartøjsafgifterne kan ikke faa saadanne Følger og ej heller en beskeden Forøgelse af Vareafgifterne. Der kan der næppe rejses nogen virkelig Indvending mod et Forslag om provisorisk Forhøjelse af Havneafgifterne, naar dette viser sig nødvendigt.

Til sidst erindres om, at Svenska Hamnförbundet under forrige Verdenskrig henstillede, at provisoriske Takstforhøjelser maatte vedtages, da Havneøkonomien gjorde det tiltrængt. I visse Forhold er Stillingen nu omtrent som i 1917, men paa andre Omraader vidt forskellig herfra. En alvorlig Vending er imidlertid ikke udelukket.

IS- OG BESEJLINGSFORHOLDENE I DE DANSKE FARVANDE I VINTEREN 1939-40

Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste har udsendt sin aarlige Rapport, der i Aar er særlig omfattende.

Ifølge Oplysninger fra Det Danske Meteorologiske Institut vedrørende Middelttemperaturen for Landet som Helhed stillede Forholdene sig saaledes i Vinteren 1939-40:

December	0.6°	mod normalt	1.6°
Januar	+4.4°	—	0.1°
Februar	+6.8°	—	+0.1°
Marts	+0.3°	—	1.6°
April	4.1°	—	5.5°

Begyndelsen af December Maaned var mild, i øvrigt var Temperaturen under det normale, undtagen i Dagene 22.—24.; særlig kolde var Dagene 26.—31., der gennemsnitlig havde Døgnmidler, som var 2°—6½° for lave; der indtraf meget kolde Nætter. Den absolut laveste Temperatur, +22.2° aflæstes d. 27. i Nærheden af Holbæk. Nedbøren var de fleste Steder under det normale; den forekom baade som Regn og som Sne. Vindretningen var i Maanedens første Halvdel hyppigst omkring Sydøst og Øst, i den sidste Halvdel hyppigst omkring Sydvest og Vest.

Da Isen i Vinter har voldet saa ualmindelige Vanskeligheder for Skibsfarten, vil det næppe være uden Interesse at komme lidt nærmere ind paa dens Art og andre Forhold. Alle Smaafarvande fik selvfølgelig Fastis, som voksede til betydelig Tykkelse. I Farvande, hvor Vind og Strøm havde Indflydelse, tog det længere Tid, førend Isen frøs sammen; den blev derfor ikke nogen jævn Flade, men en Sammensætning af større og mindre Driv-isstykker, lejlighedsvis ogsaa af Skruevolde. Naar der i de udsendte, daglige Isberetninger og paa de ledsagende

Kort ofte er angivet svær Fastis, maa dette ikke i alle Tilfælde tages ganske bogstaveligt; i større eller mindre Afstand fra Kysterne og ligeledes i visse gennemgaaende Farvande fra Isen næppe Ro i længere Tid ad Gangen; der forekommer Vind- og Strømpaavirkninger, som stedvis forårsager Brud og Spredning, der atter kan medføre Sammenstuvning andetsleds og paafølgende Nyisdannelse i de opstaaede Vaager, men saadanne Processer af begrænset Omfang gør det ikke uberegtiget at betegne Isdækket som Helhed som Fastis, og faktisk har der med den nævnte Begrænsning paa et vist Tidspunkt været en Flade af svær Fastis fra langt Nord for Skagen gennem alle danske Farvande og ud i Østersøen.

Som allerede nævnt begynder Islægget i Kattegat fra Sydvest og Vest, ganske som det er set ved adskillige tidligere Lejligheder; thi vedvarende Frost over de danske Farvande kommer oftest i Følge med Vinde af Øst eller Nordøst; den dannede Nyis drives Vest paa og Østerrenden fyldes saaledes sidst, og kan derfor længst benyttes af Skibsfarten. Denne efter Omstændighederne langsomme og sene Opfyldning af Østerrenden medfører, at Isen dersteds i mindre Grad naar at blive sammenfrosset, hvad ogsaa delvis skyldes Strømforskeligheder; den nordgaaende Strøm, Begyndelsen til Skagerrakstrømmen, følger den svenske Kyst, men løber ikke regelmæssigt. Den stedlige Is er følgelig udsat for skiftende Paavirkninger, der — som det Gang efter Gang er set i Vinter — kan give Anledning til voldsomme Skruringer, navnlig i den sydøstlige Del ud for Laholms Bugten og Skelder Vik, hvor Strømmene fra Store Bælt og Lille Bælt rimeligvis ofte forener sig med Strømmen fra Sundet.

Omvendt ved Opbrud, der lidt er en Følge af Vejr-omslag, Overgang til vestlige Vinde. Paavirket af disse bliver Vesterrenden først fri; det fandt ogsaa Sted i Aar. Samtidig presses Isen mod den svenske Kyst, tilintetgøres eller driver Nord paa. Dog er Kattegats sydlige Del atter her daarligt stillet, dels fordi kun Vind af Syd eller Sydøst kan rense rigtigt ud, og dels fordi der ofte tilføres ny Is gennem Sundet. Ved den nu afsluttede Vinters Udgang havde adskillige Skibe store Vanskeligheder at kæmpe med i det omhandlede Farvandsafsnit, medens Kattegat i øvrigt var farbart.

Det er lykkedes at maale Isens Tykkelse adskillige Steder, og det er ikke smaa Tal, der foreligger, men da Tallene i flere Tilfælde afviger stærkt indbyrdes ved de Steder, hvis Paavirkning efter et Skøn skulde være nogenlunde ensartede, bør man tage i Betragtning, at den Observatør, der maaler, ikke altid kan være fuldt sikker paa, at det paagældende Sted af Isen er fremkommet ved Frysning paa Stedet; har Isen været brudt, kan et Lag have skudt sig ind under og være frosset sammen med Overlaget. Inidertid giver de noterede Tal et ikke helt daarligt Begreb om Tykkelsen, nemlig op til 40—50 cm i mange Havne og indre Farvande, samt en Del mere i snævre Farvande, hvor særlige Forhold har gjort sig gældende. Borte fra Kysterne er Forholdet selvfølgelig noget andet; der har Isen ofte været udsat for Pakning og Skruring, saaledes at Ophobninger er fremkommet; saadanne hørte til Isbrydernes og de konvojerede Skibes daglige Optegnelser, men de giver intet Udtryk for den Tykkelse, som Isen kunde have faaet ved uforstyrret Frysning paa Stedet.

En Del af de nævnte Ismaalinger er foretaget saa hyppigt, at det har været muligt at tegne Kurver over Isens Vækst og Aftagen. I en Fig. findes nogle saadanne Kurver, der trods Stedernes forskellige Isstyrkelse viser et meget ensartet Forløb under Tilfrysningen. Det vilde have været meget interessant at have de enkelte Steders Temperaturkurver ved Siden af Iskurverne, men selv uden saadanne ses Vejrforholdenes Skift tydeligt paa Figuren, nemlig Mildningen ved Midten af Januar med paafølgende stærk Kulde, der delvis aftog ved Maanedens Slutning og endelig Frost i Februar indtil Vejromslaget omkring d. 22. Som rimeligt er giver de enkelte Kurver tillige Billede af lokale Omstændigheder, f. Eks. stærkt lukket og roligt Farvand, eller Steder i Nærheden af aabent Farvand, o. s. v. En Middelkurve fra ca. d. 12. Januar til ca. d. 22. Februar viser, at Isen i dette Tidsforløb gennemsnitlig er tiltaget ca. 0,8 cm om Dagen. Kurverne mod Vintrens Slutning er langt mindre ensartede, men det har sin Forklaring i, at nogle Omraader er blevet befriet for Is ved langsom Afsmeltning, medens Isen har haft Lejlighed til at drive mer eller mindre samlet bort fra andre Omraader.

JAPANS SKIBSFART

Japan har til Hensigt at foretage en ganske betydelig Udvidelse af sin Tankskibsflaade. Tidligere blev en stor Del af den japanske Olieimport fra U. S. A. transporteret til Landet med skandinaviske Tankbaade, eller den blev leveret af de amerikanske Olieselskaber med amerikanske Baade.

Man har imidlertid nu fra japansk Side besluttet at dække den største Del af sit Behov af Olie fra ikke-amerikansk Omraade, og man maa af denne Grund skaffe sig den nødvendige Tonnage selv. Blandt de Leverandører, der i saa Tilfælde kan komme paa Tale, er Hollandsk Indien; men Producenterne i dette Land har ingen Tankbaade selv. Der kan derfor ikke blive Tale om noget Indkøb fra dette Sted, hvis Japan ikke selv kan bestride Transporten ved at starte et regeringsejet Tankrederi, som skal staa fuldstændig under Regeringens Kontrol og omfatte alle japanske Tankbaade.

FRUGT-TRANSPORTEN FRA SPANIEN

I Kredse, der beskæftiger sig med Appelsinhandel, regner man med en gunstig Udvikling for den spanske Appelsinudførsel, da saavel Forbindelsen over Land som Søtrafikken fra Spanien til Marseille og Genua aabner hele Centraleuropa for den spanske Afsetning. Der er Forhandlinger i Gang med jugoslaviske og græske Skibsfartsselskaber for at sikre den nødvendige Tonnage til Udførselen.

INTER-AMERIKANSK SKIBSFARTS-KONFERENCE

Som tidligere omtalt var der indbudt til en »Inter-American Maritime Conference« i Washington med Deltagelse af saavel nord- som sydamerikanske Redere. Denne Konference er nu traadt sammen. Formaalet er, som tidligere nævnt, at opnaa et snævert Samarbejde mellem Redere i U.S.A. og de sydamerikanske Lande, der er repræsenteret paa Konferencen.

Til Behandling foreligger ifølge Meddelelse til »Deutsche Allgemeine Zeitung« tre Programpunkter: Indførelse af en ensartet Rate-Politik, en Ordning med ensartede Havne-Afgifter og en Pool for alle

Fragter. Endvidere findes paa Dagsordenen en Drøftelse af Forøgelsen af Rejsetrafikken paa den vestlige Halvkugle, og Muligheden for et varigt Samarbejde i alle interamerikanske Skibsfartsspørgsmaal.

DONAU-SKIBSFARTEN

Ifølge den officielle jugoslaviske »Privredni Bilten« er Donauflodens Betydning som Samfærdselsvej blevet stærkt forøget under Krigen. En væsentlig Del af Jugoslaviens, Rumæniens og Bulgariens Udførsel til Tyskland foregik inden Krigsudbruddet ad Søvejen; saaledes udførte i 1938 Jugoslavien 172,000 Tons Varer til Tyskland, Rumænien 1,2 Mill. Tons og Bulgarien 60,000 Tons. Denne Transport foregaar nu udelukkende ad Donau og menes tilsammen med den hidtidige Transport ad Donau nu at udgøre ialt ca. 4,3 Mill. Tons.

Donauhandelsflaadens (Skibes og Lægteres) samlede Bæreevne andrager 1,38 Mill. Tons. Da Handelsflaaden kan tilbagelægge Strækningen fra Flodmundingen til Regensburg 5 Gange i Aarets Løb, vil der paa Grundlag heraf fra Sydøsteuropa til Tyskland kunne transporteres ca. 7 Mill. Tons Varer. Da imidlertid Strækningen fra Jugoslavien og Ungarn til Tyskland er betydelig kortere end fra Flodmundingen, vil der paa denne Del kunne udvikles en endnu intensivere Færdsel, saaledes at Flaadens Transportevne opad Floden ifølge Bladets Mening vil kunne ansættes til ialt 10 Mill. Tons aarligt. Der gør sig dog den Vanskelighed gældende, at de Varer, der transporteres fra Tyskland, er Færdigvarer, der med Hensyn til Volumen og Vægt staar tilbage for de Varer (Raastoffer som Korn, Benzin etc.), der transporteres opad Floden. Som Følge deraf vil en Intensivering af Færdselen medføre, at en væsentlig Del af de Fartøjer, der gaar nedad, maa sejle uden Last.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nyt Reglement for Sundhedstjenesten til Søs

Der er udstedt en ny Bekendtgørelse om Skibes Forsyning med Lægemidler samt om Sundhedstjenesten i Skibe, som skal afløse de tilsvarende Bestemmelser af Januar 1930 og December 1931.

Imellem de mange Paragrafer lægger man bl. a. Mærke til Bestemmelserne vedrørende Fødemidlernes Opbevaring i Kølerum, Isskabe eller andre Rum med lav Temperatur — om Opholdsrummenes Ventilation i Troperne samt Anvendelse af Solsejl —, endelig skal alle Døraabninger i Troperne være forsynede med selvlukkende Rammedøre med Moskitonet af Metal, ligesom Køjerne i Opholdsrum skal være forsynet med Moskitonet.

I Fiskefartøjer kan medgives indtil tre Morfinampuller, naar Føderen gennem Lægeerklæring kan dokumentere, at han har Kendskab til Morfininjektion, — ligesom Anvendelse af Morfin i Skibe uden Læge skal indføres i Skibsdagbogen, eventuelt i Skibets Tilsynsbog.

Tysk-russiske Jernbane-Overenskomster

I September har der mellem Rigstrafikministeriet og Repræsentanter for Sovjetunionens Folkekommissariat for Trafik fundet Forhandlinger Sted om Afslutning af definitive Jernbaneoverenskomster.

I December 1939 blev der afsluttet en provisorisk Jernbaneoverenskomst i Moskva i Tilslutning til de tysk-russiske Handelsforhandlinger. Maalet for de nuværende Forhandlinger var at erstatte denne provisoriske Ordning med en definitiv Overenskomst om den gensidige Jernbanetrafik, en Overenskomst, der er baseret paa de i Mellemtiden gjorte Erfaringer. Forhandlingerne, der ogsaa denne Gang blev ført i en venskabelig Aand, har ført til fuldstændig Enighed. Den nye Overenskomst er blevet underskrevet i Berlin den 30. September.

Den 1. Oktober træder en Overenskomst om Jernbanegodstrafikken i Kraft, og der er opnaaet Enighed om en ny tysk-sovjetrussisk Godstrafik.

Endvidere er der blevet afsluttet en omfattende Overenskomst om Gennemførelsen af Jernbanetrafikken over Grænsebanegaardene, og der kan regnes med Aabningen af nye Grænsebanegaarde i den nærmeste Fremtid.

Der er ogsaa blevet afsluttet Overenskomster om Persontrafikken. Den 6. Oktober oprettedes en direkte Person-, Ekspresgods- og Bagagetrafik paa to Strækninger, nemlig

Berlin—Warszawa—Bjeloostok—Minsk—Moskva og Berlin — Königsberg — Insterburg — Tilsit — Radsivilishki — Düna — Bigossov — Moskva.

De nye Overenskomster er baseret paa Grundlag af Moskva-Overenskomsterne af December 1939, paa Grundlag af hvilke der i 1940 allerede er blevet transporteret Millioner af Tons.

Nye Tarifer for Finlands Søfolk

I de sidste Uger er der ført Forhandlinger mellem Finlands Rederforening og Sømandenes Union i Finland paa Grund af, at Bestemmelserne om Hyre og Arbejdsforholdene samt Krigstillægget blev sat ud af Kraft i September i Fjor. Ved et Møde forleden tiltraadte begge Parter de nye Tarifer, som træder i Kraft straks. Sømandenes egentlige Løn forhøjes med ca. 15 pCt. Krigstillægget forbliver derimod stort set uforandret.

Japan kalder sine Handelsskibe hjem

Efter hvad der meddeles fra Tokio, har Japan besluttet at kalde sine Handelsskibe, der bl. a. opholder sig i europæiske Farvande hjem. Saaledes har tre Skibe, der laa i Lissabon Havn, faaet Ordre til øjeblikkelig at vende hjem via Amerika. Damperen »Kashima Maru«, der skulde have tiltraadt en Rejse til Europa fra Kobe over Bombay, har opgivet Turen.

Svensk Kutter minesprængt ved Hanstholm

Fiskebaaden »Hugin« af Hönö blev forleden minesprængt udfor Hanstholm, hvorved hele Besætningen, 5 Mand omkom. Paa Fiskebaaden »Nippon«, som laa i Nærheden, hørte man en Eksplosion, og da Vandkaskaden havde lagt sig, var »Hugin« forsvundet. Nogle løse Vragdele var all, som var synligt. Antagelig er Fartøjet gaaet ind i et Minebælte, og det var umuligt at nærme sig Ulykkesledet.

Vareudveksling med Bulgarien

Udenrigsministeriet meddeler:

Den 4. Oktober er der i Sofia undertegnet en Clearing-Overenskomst mellem Danmark og Bulgarien og i Tilslutning dertil en Protokol angaaende Vareudvekslingen mellem de to Lande for Tiden indtil 31. Maj 1941. Aftalen traadte i Kraft ved Undertegnelsen.

Vareudvekslingen vil komme til at omfatte Import her til Landet af bl. a. Tobak og Eksport herfra af Industrivarer og Huder til et Beløb af 650.000 Kr. i hver Retning.

Strandingsgods

Langs Jammerbugten er der i de sidste Dage ilanddrevet saa store Mængder af Tømmer, at ingen ved Vestkysten erindrer at have oplevet noget lignende. Det meste af Tømmeret er svære Bjælker indtil 15 Alen lange, og der skal kun nogle ganske faa Bjælker til at fylde et helt Vognlæs. Da det drejer sig om godt canadisk Bjergfy, er Strandingsgodset meget værdifuldt.

Foruden de store Mængder Pitchpine-Planker er der ogsaa opfisket og ilanddrevet store Mængder Props, og alt tyder paa, at Strandingsgodset slammer fra to forskellige Skibe. Adskillige af de bjergede Planker er røgsværtede og forbrændte. Paa Hirtshals Strand er inddrevet en Balle Bomuld, der vejede ca. 1000 kg.

Svensk Damper minesprængt i Sundet

Den svenske Damper »Gondul«, 2000 Brl., er i den sydlige Del af Øresund stødt paa en Mine og sunket. Hele Besætningen paa 22 Mand reddedes, men 5 var saarede og førtes til Hospitalet i Malmø.

»Gondul« tilhørte Sveabolaget. Eksplosionen indtraf, netop som Damperen var ved at ankre for Natten, og Skibet ligger paa 7—8 Meters Dybde.

»Gondul«, der sejlede i Ballast, er bygget paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri 1928.

Lissabon som Havn for Amerikafarten

Trafikken paa Lissabons Havn er steget overordentlig stærkt, siden Krigen udvidedes til Middelhavet. De portugisiske Rederier har til Hensigt at tage nogle Skibe, der trafikere deres forskellige Ruter, ud af Fart og sætte dem ind i Farten paa Nord- og Sydamerika for paa denne Maade at opnaa en større Fortjeneste.

Dette har fremkaldt energiske Protester fra Kolonierne Angola og Mozambique. Man klager her over en stor Tonnagemangel, der virker hemmende paa Eksporten. Saaledes har der siden Maj i Beira (Angola) været oplagret Varer paa ialt 30,000 Tons, som det har været umuligt at afskibe. Situationen skal være den samme i Lourenço Marques (Mozambique).

Den russisk-finske Jernbane

I Henhold til den den 6. September i Moskva mellem Finland og Sovjetunionen undertegnede Overenskomst vedrørende Godstrafikken mellem de to Lande indtræder der nu »normale« Tilstande.

Paa den sydlige Rute foregaar Godsudvekslingen indtil videre paa Viborg Station. Den nordlige Jernbane via Salla, som Russerne i Fredsdraktaten ønskede bygget, og som formentlig vil spille en meget betydelig Rolle for Gennemgangstrafikken, er allerede færdig paa den russiske Side af Grænsen. Finnerne er noget bagefter, de fik Hensland, idet de ikke kunde faa Materiale, men ved Hjælp af russiske Leveringer er denne Mangel afhjulpel, og flere Tusind Mand er i Færd med at bygge den finske Del af Banen, som man haaber at have færdig til Begyndelsen af næste Aar, til Trods for Vanskelighederne ved at gennemføre et saadant Arbejde under en laplandsk Vinter.

Finlands udenrigske Handelsforbindelser er heller ikke helt ugunstige. Der er blevet afsluttet en Kreditoverenskomst med Sverige, i Henhold til hvilken Betalingen af en Del af hvert Fakturabeløb kan udsættes. Dette er nødvendigt, idet Finland køber mere i Sverige end det sælger dertil. Fra Sverige indfører det især Jern. Forøvrigt blev den første finske Handelsoverenskomst efter Krigen afsluttet med Danmark, hvorfra Finland modtager en stor Del af sit Sukker. Danmark faar til Gengæld Cellulose og Avispapir. Grækenland vil gerne eksportere Tobak, og man er nu i Finland i Færd med at undersøge, hvilke Eksportvarer der kan tilfredsstille et græsk Behov. Rusland leverer Korn, Sukker og Olie, og har bestilt Skibe til ialt 700 Mill. finske Mark hos finske Værfter.

Løvrigt har det vist sig muligt paa nogle Punkter at mildne Rationeringen. Sukkerrationerne er blevet større, og der kan altsaa faas Kaffe. En Række Varer, der i andre Lande er rationerede, er stadig fri i Finland, f. Eks. Kød, Beklædningsgenstande og Sæbe. Alt i alt ser man nogle Lyspunkter i en ellers mørk Situation.

Hirtshals-Kristiansand-Ruten

Norges hurtigste og korteste Rute til det europæiske Fastland, Hirtshals—Kristiansand-Ruten, der siden sin Oprettelse for nogle Aar siden har ført en ret beskedent Tilværelse, vil komme til at gaa en uanet Opblomstring i Møde.

Ifølge Oplysninger, der er indløbet fra Norge, synes de norske Stalsmyndigheder nu at have faaet Øjnene op for, at denne Rute kan blive Norges Hovedrute til Kontinentet. Det norske Rederi, der driver Ruten, har i disse Dage

afgivet Ordre til et norsk Rederi paa Bygning af et nyt Skib, der skal indsættes paa Ruten sammen med de to andre Baade, M.s. »Skagerak I« og Damperen »Jylland«, der under normale Forhold besejlede Ruten. Den nye Rutebaad, der skal koste mellem 1½ og 2 Mill. Kr., kan, hvis Forholdene ikke lægger Hindringer i Vejen, være færdig i Efteraaret 1941.

I det sidste Nummer af det norske Jernbaneblad »Jernbanemannen« beskæftiger Distriktschef Bjaaland, Kristiansand, sig med Hirtshals—Kristiansand-Rutens Fremtidsmuligheder. Den norske Distriktschef erklærer, at Sølandsbanen fra Oslo til Kristiansand, der blev færdigbygget for et Par Aar siden, har været langt stærkere trafikeret, end man regnede med, da Banen blev anlagt. Banen skal efter den oprindelige Plan forlænges til Stavanger inden 1946, men dette Anlægsarbejde vil nu blive fremskyndet saa meget, at det kan være færdigt allerede i 1942 eller 1943. Der vil da blive stillet nye store Trafikopgaver til Hirtshals—Kristiansand-Ruten. Den norske Distriktschef antyder Muligheden af Oprettelsen af en regulær Færgerute.

Kulbrydningen paa Spitzbergen

Fra Norge meddeles, at man i den forløbne Sommer har arbejdet stærkt paa at skabe større Muligheder for Udnyttelsen af Kulgruberne paa Spitzbergen. En Mængde Arbejdere er blevet sendt derop, og der arbejdes for Øjeblikket med dobbelt Skift i Gruberne. Allerede nu har en Række Dampere med Spitzberger-Kul kunnet tømme sine Laster i de nordnorske Havne. Ogsaa Russerne, der har flere Gruber deroppe, har sat Fart i Arbejdet, og der slides i Gruberne uafbrudt Nat og Dag. De Kul, Russerne bryder paa Spitzbergen, fragtes med Skib til Archangelsk og Kola-Halvøen, hvor de bl. a. bruges til at fylde Kulrummene paa de Dampere, der anløber de nordrussiske Havne. De Grubearbejdere, der rejser til Spitzbergen, binder sig forud ved Kontrakter for tre Aar.

Fra norsk Side regner man med, at en betydelig Del af Norges Kulforbrug for næste Aar skal kunne dækkes ved Hjælp af Kullene fra Spitzbergen. De eneste Gruber paa Spitzbergen, som for Tiden ikke er i Drift, er de tidligere svenske, men man omgaas med Planer om ogsaa at faa dem i Gang.

Suezkanal-Taksterne forhøjes

Til 1. Januar forhøjer Suezkanalselskabet sine Gennemfartsafgifter fra 5 sh. 9 d. til 8 sh. pr. Suezkanal-Ton for lastede Skibe. For Skibe uden Last bliver Taksterne næsten fordoblede. Passagerafgifterne forhøjes fra 5 sh. 9 d. til 8 sh. pro persona. Disse Forhøjelser skyldes Nedgangen i Kanalindtægterne.

Trafikken paa Panamakanalen

I Juli Maaned passeredes Panama-Kanalen i begge Retninger af 431 Occanskibe mod 369 Skibe i Juni Maaned og 485 Skibe i Juli 1939. Netto-Skibstonnagen beløb sig i Juli 1940 til 2 Millioner Tons mod 1,665 Mill. i Juni og 2,58 Millioner i Juli 1939.

Den svenske Flaade

Der er i Rigsdagen fremsat Forslag om en Bevilling paa ialt ca. 33 Mill. Kr. til forskellige militære Formaal. Til Flaaden foreslaas bevilget en Sum til Indkøb af visse Handelsskibe og til Hæren til visse Bygninger, samt til Anskaffelse af centrale Ammunitionsforraad.

Italiens store Skibsfartsselskaber

Statens Holdingselskab for den søgaende Skibsfart, »Finmare«, der kontrollerer de 4 store Skibsfartsselskaber, har i Regnskabsaaret 1939—40 haft et Nettoudbytte af 53,06 Mill. Lire mod 52,7 Mill. Lire i Fjor. Der udbetales uforandret 5,5 pCt. i Dividende.

Sømandene kræver Hyre under Interneringen i Frankrig

Ved Sø- og Handelsretten er indbragt en Sag, som kan faa Betydning for mange Søfolk.

To Fyrbødere krævede »Det Forenede« dømt til at betale dem tre Maaneders Hyre. De to Skibe, Søfyrbødernes var forhyret med, laa den 8. April i Antwerpen, hvor de senere blev overtaget af Mandskabet interneret. Mandskabet blev først i Løbet af August løsladt fra Interneringslejren og sendt hjem. De gør nu Krav paa Hyre hele den Tid, Interneringen har varet.

U.S.A. sætter flere gamle Skibe i Fart

»US-Maritime Commission« meddeler, at den har faaet Regeringens Tilladelse til at sætte endnu 10 gamle Skibe i Fart. Ligesom tidligere drejer det sig om Skibe fra 8000 til 10,000 Bruttoregistertons, som blev bygget under eller lige efter Verdenskrigen, men som efter at have sejlet i kort Tid, blev lagt op paa Grund af for høje Driftsomkostninger.

Svensk Prisniveau steget

Det gennemsnitlige Prisniveau i Sverige er, ifølge »Riksbankens konsumtionsindex« fra Midten af August til Midten af September steget 1.2 pCt. Generalindekset var saaledes pr. 15. September 126.2 mod 124.7 Maanedens før. Levnedsmiddel- og Nydelsesmiddelindekset er steget 1.6 pCt. Indekset for Beklædningsgenstande er steget 2 pCt.

Chilesalpeter til Spanien

Der er afsluttet en privat Kompensations-Aftale mellem Spanien og det chilenske Salpetersyndikat, der regulerer Importen af Chilesalpeter til Spanien indtil den 30. Juni 1941.

Man har ikke fastsat, hvor store Kvanta der skal eksporteres, men det hedder, at der skal indføres saa meget, Spanien har Brug for. Til Gengæld skal der eksporteres spanske Varer til Chile. Aftalen har privat Karakter, da der for Øjeblikket ikke er nogen diplomatisk Forbindelse mellem Spanien og Chile.

Kendt norsk Yacht-Konstruktør død

Ingeniør Johan Anker er afgaaet ved Døden 69 Aar gammel.

Ingeniør Anker, der havde konstrueret og bygget en stor Del af den norske Lystsejlerflaade og selv havde vundet mange Præmier i Norge og Udlandet, har bl. a. beklædt Posten som Formand for Kgl. norsk Sejlförning.

Far og Søn omkommet under Fiskeri ved Faaborg

Fiskeskipper Otto Petersen fra Bøjden ved Faaborg og hans 19aarige Søn, Jorgen Petersen, er omkommet under Fiskeri i Farvandet omkring Illumø ved Falsled.

De to Fiskere forlod med deres Motorkvase »Ellen« Bøjden Havn for at drive Skovlvodsfiskeri, og da de ikke siden er set, satte man en Eftersøgning i Gang. Denne gav til Resultat, at man fandt Far og Søn som Lig paa ca. 4 Favne Vand.

Baaden er som Vrag skyllet op paa Strandkanten.

Fiskeskipper Otto Petersen blev 48 Aar gammel.

Som ung Mand udvandrede han til Amerika, og han deltog i Verdenskrigen som amerikansk frivillig. Efter Krigens Afslutning kom han hjem til Danmark og slog sig ned i Bøjden. Han efterlader sig Hustru og en ung Datter samt en ukonfirmeret Søn.

Jorgen Petersen var 19 Aar gammel. Han var sin Fader behjælpelig med Fiskeriet og faar det smukkeste Eftermæle af dem, der kender Familien.

»Drottningholm« direkte til New York?

Efter hvad Direktør Axel Jonsson, Svenska Amerika-Linien, oplyser, vil Selskabet, saafremt der opnaas Tilladelse hos de respektive Landes Myndigheder, i Løbet af kort Tid sende »Drottningholm« direkte til New York. Der udfoldes for Øjeblikket store Bestræbelser for at opnaa betryggende Garantier for Skibets Sejlads. Hvis Tilladelse opnaas, vil man kunne give en Mængde Flygtninge Mulighed for at komme til Amerika. Skibet kan medtage 900 Passagerer.

Krigsrisikopræmien i U.S.A. forhøjet

Efter Afslutningen af Tremagts-Pagten har de amerikanske Søforsikringselskaber forhøjet Krigsrisikopræmien i Farten fra og til Afrika, Australien og det fjerne Østen. Satserne for neutrale Skibe, med Undtagelse af Skibe fra De forenede Stater, ligestilles med Skibe fra de krigsførende Lande. Denne Beslutning begunstiger Skibene fra U.S.A.-Handelen med de nævnte Verdensdele.

De nye Krigsforsikringsrater er ifølge Hamburger Fremdenblatt: Til det fjerne Østen via Panama-Kanalen for U.S.A.-Skibe $\frac{3}{4}$ pCt., for alle andre Skibe 2 pCt. For Rejser til det fjerne Østen via Kap det Gode Haab for U.S.A.-Skibe 2 pCt. og for alle andre Skibe 5 pCt. For Rejser til Australien via Panama-Kanal for U.S.A.-Skibe $\frac{1}{2}$ pCt. og for andre Skibe 2 pCt. For Rejser til Australien via Kap for U.S.A.-Skibe 2 pCt. og for andre Skibe 3 pCt. For Rejser til Afrika 2 pCt. for U.S.A.-Skibe og 4 pCt. for andre Skibe.

Samtidig meddeler et D.N.B.-Telegram fra Tokio, at der den 1. Oktober er stiftet et Genforsikringselskab for Søforsikring. Selskabet, der har en Kapital paa 50 Millioner Yen, er blevet stiftet, da man formoder, at Genforsikringsmarkedet i London en Dag pludselig kan træde ud af Virksomhed.

 $\frac{1}{8}$ NIELSEN & THORDÉN $\frac{0}{7}$

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

8 Skibe bjerges i Trångsund

Det russiske Bjergningsforetagende Epron har paabegyndt Arbejdet med at optage 8 sunkne Skibe i Trångsund, deriblandt en lille Lastdamper og flere Bugserbaade.

Litauens Handelsflaade nationaliseres

Ifølge Pressemeddelelser fra Kaunas har Folkekommissærernes Raad besluttet at nationalisere alle litauiske Skibe med en Maskinkraft paa 5 HK og derover, samt andre Skibe med Lastevne paa 5 Tons og derover, endvidere samtlige Værksteder og Bygninger og rørlige og faste Formuer, som tidligere tilhørte Skibstransport-Organisationer og private Skibsejere paa litauisk »Raade«. Private Skibsejere, hvis Ejendom rammes af Nationaliseringen, faar som Erstatning 25 pCt. af Skibenes Værdi, og Aktionærerne i Aktieselskaberne »Lietuvos Baltijos Lloydas« og »Skuba« 25 pCt. af Aktieværdien.

Svendborg Havn

Svendborg Byraad har haft Svendborg Havns Regnskab for 1939—40 til Godkendelse. Indtægterne har andraget 293,969 Kr. mod budgetteret 322,939 Kr., men ikke desto mindre er Driftsoverskudet blevet 17,434 Kr. Med Hensyn til Overskudet oplyses, at dette fremkommer gennem Mindreudgifter paa 42,713 Kr. minus Mindreindtægter paa 28,970 Kr., altsaa 13,743 Kr. mere end budgetteret.

Fra Letland til Stockholm

Hr. Sven Nilsson, som i 20 Aar har været Leder af Firmaet Lorenz M. Meesenburg i Riga, ansøger om Autorisation som Skibsklarerer i Stockholm. Paa Grund af Situationen har Nilsson været nødt til at forlade Letland, idet Udlændinge ikke længere maa være Forretningsledere der. Firmaet Lorenz M. Meesenburg har været et af de ledende Skibsklarerersfirma i Riga i en Aarrække og er ogsaa velkendt her i Landet.

PERSONALIA**60 Aar**

Skibsinpektør i Dampskibsselskabet af 1937, Kaptajn Mads Skou fyldte Søndag 60 Aar. Kaptajn Skou har tidligere været Fører i J. Lauritzens og T. C. Christensens Rederier.

50 Aar

Fører i Østhornholmske Dampskibsselskab, Kaptajn C. P. Jensen fyldte Søndag 50 Aar.

Udnævnelse

Konsul Harry Trapp i Gøteborg er blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Dødsfald

En gammel Fanø-Redningsmand, Jens H. Pedersen, Nordby, er afgaaet ved Døden, 86 Aar gammel. Den afdøde havde været Baadsmand ved Redningsstationen i 24 Aar og havde deltaget i Redningen af 81 Menneskeliv.

Pensioneret Lods Fritz Gørtler, Dragør, er i Søndags død i sit Hjem, ramt af et Hjerteslag. Lods Gørtler blev 67 Aar gammel.

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGÉ

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

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

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

BRUNDLA 671648

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

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 · ASBESTBEKLEDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687



Hovedoplæg for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601.
Amager 1483. København S.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinbooo**ROTTERDAM**Telephone:
24380 (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.

56. Aargang.

København 9. Oktober 1940.

Nr. 43.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pangældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

2451. (T). Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djupränna. Fyr midlertidigt tændt.

(U. f. s. Nr. 39/2036. Stockholm 1940.)

Paa Grund af Opførelse af faste Fyr i *Kalmarsunds djupränna* er nedennævnte Arbejdspladser midlertidigt afmærket med Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 2^s:

1. *Skansgrundet* 56° 39',¹¹ N. 16° 22',⁷¹ E.

2. *Omböjningen* 56° 39',⁶³ N. 16° 23',⁰⁰ E.

3. *Krongrundet* 56° 41',³⁶ N. 16° 24',¹¹ E.

E. f. S. Nr. 30/2200 1939 annulleres.

2452. Sverige. Gotland. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 39/2003. Stockholm 1940.)

Nedennævnte Fyr paa *Gollands N.-Kyst* er atter tændt:

Hallshuk c. 57° 56' N. 18° 45' E. *Kappelshamn*. *Aurgrund*. *Färösunds norra nedre*. *Färösunds norra övre*.

(E. f. S. Nr. 40/2345 1940.)

2453. Sverige. Bottniske Bugt. Tynderösundet. Afmærkning inddraget.

(U. f. s. Nr. 39/2002. Stockholm 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 36/2115 1940 meddeles, at den deri nævnte Afmærkning ved Løbet gennem *Tynderösundet* er inddraget, nemlig:

1. Stagen med Kost paa c. 62° 25',⁸ N. 17° 38',³ E. ved *Sundgrund*.

2. De 4 Tønder paa c. 62° 26',⁰ N. 17° 38',³ E. i *södra kanalen*.

3. De 4 Tønder paa c. 62° 26',¹ N. 17° 40',⁶ E. i *östra kanalen*.

(E. f. S. Nr. 36/2115 1940.)

2454. Finland. Lehmäsaari Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 27/884. Helsingfors 1940.)

Lehmäsaari Fyr paa c. 60° 14' N. 21° 57' E. er atter tændt.

2455. Tyskland. Memel. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(N. f. S. Nr. 42/3178. Berlin 1940.)

Den røde Anduvningstønde, Lys- og Fløjtetønde I paa c. $55^{\circ} 43',_9$ N. $21^{\circ} 01',_5$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 7/610 1940.)

2456. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen Red. Lys- og Klokketønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 42/3220. Berlin 1940.)

En rødmalet Lys- og Klokketønde, mærket 7 *GTH*, med et 3 m højt Gittertaarn, og som viser grønt Et-Blink hver $2,5^s$, er udlagt i 15 m Vand paa $54^{\circ} 32' 28''$ N. $18^{\circ} 36' 30''$ E., c. $0,25$ Sm S. for $8,9$ m Grunden og netop S. for $10,4$ m Grunden.
(Kort Nr. 181.)

2457. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Tønder udlagt.

(N. f. S. Nr. 42/3221. Berlin 1940.)

1. Følgende Lystønder er udlagt:

a) En rødmalet Lystønde, mærket 5 *GTH*, med et 2 m højt, hvidt Taarn, og som viser hvidt Et-Blink hver $5,0^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $4,7^s$, i 12 m Vand paa $54^{\circ} 32' 17',_5$ N. $18^{\circ} 35' 18',_0$ E.

b) En rødmalet Lystønde, mærket 6 *GTH*, med et 2 m højt, rødt Taarn, og som viser rødt Et-Blink hver $5,0^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $4,7^s$, i 12 m Vand paa $54^{\circ} 32' 10''$ N. $18^{\circ} 35' 18''$ E.

2. Spirtønder er udlagt for Uddybningsarbejder paa nedennævnte Steder:

a) c. $54^{\circ} 32',_3$ N. $18^{\circ} 34',_2$ E. b) $54^{\circ} 32',_2$ N. $18^{\circ} 34',_2$ E.

(Kort Nr. 181.)

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

2458. Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker inddraget for Vinteren.
Stagerne med Koste, der afmærker Sejlløbet til *Hellerup Lystbaadehavn*, er inddraget for Vinterperioden.

c. $55^{\circ} 43',_9$ N. $12^{\circ} 35',_2$ E.**2459. Danmark. København Søndre-Havn. Højspændingskabler udlagt.**

Højspændingskabler er udlagt over *København Søndre-Havn* mellem *Njalsgade* og *Mitchellsgade*. Kablernes Beliggenhed er angivet ved røde Skilte paa Bolværkerne mærket *Kabel*.

 $55^{\circ} 40' (05'')$ N. $12^{\circ} 34' (46'')$ E.

(Kort Nr. 134. Danske Lods III, Side 37. Havnelods, Side 117.)

2460. Danmark. Smaalandsfarvandet. Stege Bugt. Koster Rende. Afmærkning forandret.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2245 1940 meddeles, at den deri offentliggjorte Forandring i Afmærkningen af den W.-lige Del af *Koster Rende* nu er udført med Undtagelse af følgende:

Koster Knigge røde To-Kost og *Koster Knigge* røde Spidstønde paa c. $54^{\circ} 59',_5$ N. $12^{\circ} 13',_0$ E. forbliver paa deres tidligere Pladser indtil videre.

(E. f. S. Nr. 38/2245 1940. Kort Nr. 161. Søm.-Fort. Side 79, Nr. 8, 9, 10, 11, 12 og 13.)

2461. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørby. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen den 29. September d. A. af *Klørby* 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. 38/2221 1940.)

2462. Danmark. Lille-Bælt. Wedellsborg Hoved SSE. Skibsfartshindring rapporteret.

En Skibsfartshindring er rapporteret paa c. $55^{\circ} 21',_2$ N. $9^{\circ} 47',_8$ E., c. $0,75$ Sm SE. t. E. for *Wedellsborg Hoved* hvide En-Kost.

2463. Danmark. Lille-Bælt. Brandsø E. Oplysning om Skibsfartshindring. E. f. S. Nr. 42/2446 1940 annulleres.
E. f. S. Nr. 42/2446 1940 annulleres og erstattes med:
En Skibsfartshindring rapporteres paa c. $55^{\circ} 21',_5$ N. $9^{\circ} 43',_8$ E., c. 400 m E. for Brandsø E.-Pynt.
Ovennævnte Skibsfartshindring er ikke identisk med den i E. f. S. Nr. 38/2247 1940 omhandlede.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2464. Sverige. Kattegat. Varberg Indsejling. Fyr nedlagt.
(U. f. s. Nr. 39/2009. Stockholm 1940.)
Varbergs hamn Fyr (tidligere benævnt: *Varbergs hamn, norra* Fyr) paa c. $57^{\circ} 06',_7$ N. $12^{\circ} 14',_6$ E., paa den N.-lige Bølgebryders W.-lige Hoved, er nedlagt.
(Kort Nr. 101, 102 og 100.)
2465. Danmark. Limfjorden. Aggersund. Brobygningsarbejder. Oplysning om Sænkekasse.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 2/75 1940 meddeles, at *Aggersundbroens* N.-lige Strømpilles Sænkekasse er anbragt paa Plads.
 $56^{\circ} 59'$ ($57''$) N. $9^{\circ} 17'$ ($47''$) E.
(E. f. S. Nr. 2/75 1940.)
2466. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 6,0 m, i *Svanholm* Fyrlinie: 5,8 m, i *Salthundholm* Løb: 4,2 m, i *Gaaseholm* Løb: 2,0 m, i *Svanholm* Løb: 1,0 m og i *Kobberø* Løb: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 6,0 m over *Havrevlen* og 5,8 m i *Svanholm* 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. — 3,5 m.
b. $56^{\circ} 43'$ ($08''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($23''$) E. — 3,4 m.
c. $56^{\circ} 42'$ ($36''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($30''$) E. — 2,5 m.
(E. f. S. Nr. 39/2274 1940. Kort Nr. 104).
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2467. (T). Danmark. Jylland W.-Kyst. Vadehavet. Manø NE. Thues Rende midlertidigt spærret.
Thues Rende NE. for *Manø* er indtil videre spærret for Trafik.
c. $55^{\circ} 18'$ N. $8^{\circ} 35'$ E.
2468. Skotland. Dornoch Firth. Lystønde forandret.
(N. f. S. Nr. 41/3099. Berlin 1940.)
Lystønden paa c. $57^{\circ} 51',_3$ N. $3^{\circ} 58',_3$ W., der viste rødt, fast Lys, er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 2,5^s.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2469. Spanien N.-Kyst. Avilés Fyr forandret.
(A. a. l. N. Nr. 19/684. San Fernando 1940.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 42/2416 1940 meddeles, at de deri anførte Forandringer af *Avilés* Fyr paa $43^{\circ} 35'$ ($44''$) N. $5^{\circ} 56'$ ($44''$) W. nu er udført.
(E. f. S. Nr. 42/2416 1940.)

2470. (P). Spanien N.-Kyst. Cabo Busto. Oplysning om Fyr.
(A. a. l. N. Nr. 19/659. San Fernando 1940.)
I Tilslutning til E. f. S. Nr. 42/2417 1940 meddeles, at Fyrkarakteren ved *Cabo Busto* Fyr paa 43° 34' (09") N. 6° 28' (11") W. bliver hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s, Blink 0,36^s, Mørke 2,07^s, Blink 0,36^s, Mørke 2,97^s, Blink 0,36^s, Mørke 2,07^s, Blink 0,36^s, Mørke 9,65^s. Flammens Højde: 76 m.
(E. f. S. Nr. 42/2417 1940.)
2471. Portugal S.-Kyst. Olhão. Ilha das Lebres Fyr forandret Navn.
(A. a. l. N. Nr. 19/660. San Fernando 1940.)
Ilha das Lebres Fyr paa c. 37° 01',₁ N. 7° 51',₁ W. benævnes nu *Sapal da Mortina* Fyr.
(E. f. S. Nr. 42/2418 1940.)
2472. Nova Scotia SE.-Kyst. Halifax Havn. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 34/2079. Washington 1940.)
En rødmalet Spidstønde er udlagt paa c. 44° 40' N. 63° 35' W., c. 290 m 201° fra *Dartmouth Range* Fyr. Tønden afmærker W.-Kanten af et Skær med en mindste Dybde af 2,4 m.
2473. Nova Scotia SW.-Kyst. Pinkney Island. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 34/2078. Washington 1940.)
En sort Spirtønde er for Afmærkning af et Skær udlagt i 3,6 m Vand paa c. 43° 42' N. 66° 04' W., c. 365 m SE. for den S.-ligste Spids af *Pinkney Point*.
2474. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Havn. Skær.
(N. t. M. Nr. 34/2086. Washington 1940.)
Et Skær, over hvilket der ved Middellavvande er en mindste Dybde af 1,9 m, er fundet paa 42° 15' (30") N. 70° 53' (30") W., 1126 m 243½° fra Flagstangen paa *Planters Hill*. Skæret er c. 1,8 m i Diameter og er omgivet af Dybder paa c. 4,5 m.

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

2475. Panama. Panama Kanal. Sejladsforskrift.
(N. f. S. Nr. 42/3196. Berlin 1940.)
a) Skibe, der anløber *Cristobal* Havn, skal fra c. 2 Sm udenfor Indsejlingen holde sig i *Gatun* Fyrs Ledelinie og skal stoppe S. for Fyrene paa Bølgebrydernes Hoveder.
b) Skibe, der vil anløbe *Balboa*, skal ankre indenfor et Omraade, der begrænses af Meridianen gennem Lystønde 1 N. for Lystønden og W. herfor af 10 m-Dybdekurven i Kortet.
Gatun Ledefyr: c. 9° 16',₇ N. 79° 55',₁ W.
2476. Fransk Guyana. Cayenne. Oplysning om Barre.
(N. f. S. Nr. 41/3134. Berlin 1940.)
Den af blødt Slik bestaaende Barre paa c. 4° 58' N. 52° 21' W., SSE. for *Enfant Perdu*, har meget skiftende Dybder. *Cayenne* Havn kan uden Fare kun anløbes af Skibe med et Dybgaaende af højst 5 m ved Springtidshøjvande og 4,5 m ved Niptidshøjvande.
2477. Brasilien. Porto de Recife (Pernambuco). Tønde inddraget.
(N. f. S. Nr. 42/3225. Berlin 1940.)
Den lodret rød- og hvidstribede Tønde paa *Olinda Banke* paa c. 8° 02' S. 34° 49' W., 2 Sm. 120° fra *Olinda* Fyr, er inddraget.
2478. Brasilien. Rio de Janeiro Anduvning. Ilha Raza Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 41/3135. Berlin 1940.)
Ved *Ilha Raza* Fyr paa c. 23° 04' S. 43° 09' W. er Flammens Højde nu: 100 m. Synsvide: 25 Sm.

2479. Uruguay. Rio de la Plata Anduvning. Vrag.

(N. f. S. Nr. 41/3136. Berlin 1940.)

Et Vrag ligger sunket i 18 m Vand paa $35^{\circ} 00' 00''$ S. $53^{\circ} 23' 45''$ W.**2480. Argentina. Chubut Fyr forandret.**

(N. f. S. Nr. 42/3198. Berlin 1940.)

Chubut Fyr paa c. $43^{\circ} 22',_2$ S. $65^{\circ} 03',_0$ W., der viste hvidt Gruppe-Blink, To-Blink, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $9,0^s$, Blink $0,7^s$, Mørke $8,3^s$.**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****2481. Spanien E.-Kyst. Oplysning om Redningsstationer.**

(N. f. S. Nr. 41/3101. Berlin 1940.)

- a. Redningsstationen i *Barcelona* paa c. $41^{\circ} 21',_9$ N. $2^{\circ} 10',_8$ E. er nedlagt.
- b. Redningsstationen i *San Felú de Guisols* paa c. $41^{\circ} 46',_5$ N. $3^{\circ} 01',_5$ E. er nedlagt.
- c. Redningsstationen i *Villanueva y Geltrú* paa c. $41^{\circ} 13'$ N. $1^{\circ} 44'$ E. er udrustet med 2 Roredningsbaade, men intet Raketapparat.
- d. Ved Redningsstationen i *Puerto de la Selva* paa c. $42^{\circ} 20'$ N. $3^{\circ} 12'$ E. er ingen Redningsbaad, kun Raketapparat.

2482. Frankrig. Golfe de Fos. Minofelt udlagt. Sejlanvisning.

(N. f. S. Nr. 41/3102. Berlin 1940.)

1. Miner er udlagt i et Omraade, der begrænses af Breddeparallerne $43^{\circ} 22'$ N. og $43^{\circ} 19',_5$ N. (c. *Cap Couronnes* Bredde) og Meridianerne $4^{\circ} 52',_4$ E. og $5^{\circ} 00',_5$ E.
2. Anvisning for Sejlads til *Port de Bouc* og til *St. Louis du Rhône*:
Fra et Punkt 1000 m W. for Lys- og Fløjtetønden *Ragues de Carro* paa c. $43^{\circ} 19',_4$ N. $5^{\circ} 01',_8$ E. styres med Kurs 343° mod det hvide, røde og grønne Fyr med Gruppe-Formærkelser paa Taarnet af *Port de Bouc* Fort indtil Breddeparallellen $43^{\circ} 22'$ N. Herfra til *Port de Bouc* og *St. Louis du Rhône* er Sejladsen fri.

2483. Frankrig. Rade d'Hyères. Minofelt udlagt. Sejlanvisning.

(N. f. S. Nr. 41/3103. Berlin 1940.)

1. Miner er udlagt
 - a) i *Grande Passe* mellem Øerne *Porquerolles* og *Port Cros*. Omraadet begrænses mod N o r d af Linien: *Rochers des Mèdes*, c. $43^{\circ} 01',_7$ N. $6^{\circ} 14',_5$ E., — N.-Pynten af *Ile de Bagau*, c. $43^{\circ} 01',_2$ N. $6^{\circ} 21',_8$ E.,
mod Ø s t af W.-Kysten af *Ile de Bagau* indtil Øens S.-Pynt, derfra af Linien til *Pointe de Cognet* og *Ile de la Gabinière* paa c. $42^{\circ} 59',_3$ N. $6^{\circ} 23',_8$ E.,
mod S y d af Linien: *Ile de Gabinière*—*Cap d'Armes* Fyr paa c. $42^{\circ} 59',_0$ N. $6^{\circ} 12',_4$ E.,
mod V e s t af SE.- og E.-Kysten af Øen *Porquerolles*.
 - b) i *Passe Est des Iles d'Hyères* mellem *Cap Bénat*, Øen *Port Cros* og *Ile de Levant*. Omraadet begrænses
mod N o r d af Kysten mellem *Cap de Bregançon* paa c. $43^{\circ} 05',_5$ N. $6^{\circ} 19',_3$ E.
og *Cap Bénat* paa c. $43^{\circ} 05',_5$ N. $6^{\circ} 22',_3$ E.,
mod Ø s t af Linien: *Iles Christaux*—*Cap Laisset* paa c. $43^{\circ} 01',_4$ N. $6^{\circ} 26',_3$ E.,
mod S y d af en Linie fra *Cap Laisset* over *Pointe de la Galère* langs N.-Kysten af *Ile Port Cros* til *Pointe Miladou* paa c. $43^{\circ} 00',_8$ N. $6^{\circ} 23',_1$ E.,
mod V e s t af Linien: *Pointe Miladou*—*Cap de Bregançon*.
2. Indsejlingen til Omraade 1 b ligger 600 m S. for *Cap Bénat*.
Indsejlingen til Mincomraadet ved *Petite Passe* mellem Halvøen *Giens* og Øen *Porquerolles* ligger paa Midten af Forbindelseslinien mellem *Grand Ribaud* Fyr og *Jeune Garde* Fyr paa c. $43^{\circ} 00',_4$ N. $6^{\circ} 09',_6$ E.

2484. Frankrig. Golfo de St. Tropez. Miner udlagt. Sejlanvisning.

(N. f. S. Nr. 41/3104. Berlin 1940.)

1. Miner er udlagt i et Omraade, der begrænses:
 mod N o r d af Linien mellem *S. Marime* grønne, faste Fyr paa c. $43^{\circ} 18',4$ N. $6^{\circ} 38',5$ E. og *Sardinaux* Taarnbaake paa c. $43^{\circ} 18',9$ N. $6^{\circ} 41',2$ E.
 mod Ø s t af Linien mellem *Sardinaux* Taarnbaake og *La Moutte* Fyr paa c. $43^{\circ} 16',4$ N. $6^{\circ} 42',7$ E.,
 mod S y d af en Linie fra *La Moutte* Fyr til *Cap de St. Tropez* paa c. $43^{\circ} 16',0$ N. $6^{\circ} 41',9$ E., derpaa mod NW. langs Kysten til *Pointe de Rabiou* paa c. $43^{\circ} 16',7$ N. $6^{\circ} 40',7$ E.,
 mod V e s t af Linien: *Pointe de Rabiou*—*S. Marime* grønne, faste Fyr.
2. Gennem Omraadet holdes Kurs 250° mod Flagstangen paa *St. Tropez* Citadel paa c. $43^{\circ} 16',3$ N. $6^{\circ} 38',6$ E. Denne Kurs fører 200 m S. om *Rabiou* Taarnbaake paa c. $43^{\circ} 17',1$ N. $6^{\circ} 41',0$ E.

2485. Frankrig. Rade de St. Raphaël. Miner udlagt. Sejlanvisning.

(N. f. S. Nr. 41/3105. Berlin 1940.)

1. Miner er udlagt i et Omraade, der begrænses:
 mod N o r d af Linien mellem *Pointe St. Aygulf* paa c. $43^{\circ} 23',4$ N. $6^{\circ} 44',0$ E. og *Lion de Mer* Fyr paa c. $43^{\circ} 24',4$ N. $6^{\circ} 46',5$ E.,
 mod Ø s t af Linien mellem *Lion de Mer* Fyr og Fyret paa *St. Raphaël* Bølgebryder paa c. $43^{\circ} 25',3$ N. $6^{\circ} 45',9$ E.,
 mod S y d af Linien mellem *Pointe de la Boulerie* paa c. $43^{\circ} 24',9$ N. $6^{\circ} 49',3$ E. og *Pointe du Grand Louvan* paa c. $43^{\circ} 23',0$ N. $6^{\circ} 43',6$ E.,
 mod V e s t af Kysten mellem *Pointe du Grand Louvan* og *Pointe St. Aygulf*.
2. Gennem Omraadet holdes Kurs 325° mod Fyret paa *St. Raphaël* Bølgebryder. Denne Kurs fører mellem Øerne *Lion de Terre* og *Lion de Mer*.

2486. Frankrig. Golfo Juan. Miner udlagt. Sejlanvisning.

(N. f. S. Nr. 41/3106. Berlin 1940.)

1. Miner er udlagt i et Omraade, der begrænses:
 mod N o r d af Linien: *Pointe Batiquier* paa *Ile St. Marguerite* paa c. $43^{\circ} 31',4$ N. $7^{\circ} 02',0$ E.—*La Fourmigue* Fyr paa c. $43^{\circ} 32',4$ N. $7^{\circ} 05',1$ E.—*Graillon* Taarn paa c. $43^{\circ} 32',0$ N. $7^{\circ} 07',2$ E.,
 mod Ø s t af Kysten fra *Graillon* Taarn til *Cap d'Antibes* paa c. $43^{\circ} 32',7$ N. $7^{\circ} 08',3$ E.,
 mod S y d af Linien: *Cap d'Antibes*—*Ile S. Feréol* paa c. $43^{\circ} 30',1$ N. $7^{\circ} 03',0$ E.,
 mod V e s t af Linien mellem *Ile S. Feréol* og *Pointe de la Convención* paa c. $43^{\circ} 31',0$ N. $7^{\circ} 04',3$ E., derefter af N.-Kysten af *Ile St. Marguerite* fra *Pointe de la Convención* til *Pointe Batiquier*.
2. Gennem Omraadet fører Kurs 282° mod Hovedet af *Casino de la Pointe Croisette* Bølgebryder paa c. $43^{\circ} 32',0$ N. $7^{\circ} 02',3$ E.

2487. Korsika E.- og S.-Kyst. Miner udlagt.

(N. f. S. Nr. 41/3107. Berlin 1940.)

Miner er udlagt i følgende Omraader:

1. *Bastia* Anduvning og *Etang de Biguglia*. Omraadet begrænses:
 mod N o r d af Breddeparallellell $42^{\circ} 42'$ N.,
 mod Ø s t af Meridianen $9^{\circ} 40'$ E.,
 mod S y d af Breddeparallellell $42^{\circ} 33'$ N.,
 mod V e s t af Kysten.
2. *Golfe de Porto Vecchio*. Omraadet begrænses:
 mod N o r d af Kysten,
 mod Ø s t af Linien: *Pointe St. Cyprien* paa c. $41^{\circ} 37',0$ N. $9^{\circ} 21',2$ E.—*Pointe de la Chiappa* paa c. $41^{\circ} 35',7$ N. $9^{\circ} 22',0$ E.,
 mod S y d og V e s t af Kysten.
3. *Golfe de St. Manza*. Omraadet begrænses:
 mod N o r d af Kysten,

mod Øst af Linien: *Pointe de Rondinara* paa c. $41^{\circ} 27',_6$ N. $9^{\circ} 16',_1$ E.—*Pointe Capicciolo* paa c. $41^{\circ} 25',_6$ N. $9^{\circ} 15',_8$ E.,
 mod Syd og Vest af Kysten.
 4. *Golfe de Ventilègne*. Omraadet begrænses:
 mod Nord, Øst og Syd af Kysten,
 mod Vest af Linien: *Cap de Feno* paa c. $41^{\circ} 23',_5$ N. $9^{\circ} 05',_7$ E.—*Cap Testa di Gatto* paa c. $41^{\circ} 26',_5$ N. $9^{\circ} 04',_4$ E.

2488. Grækenland. Korinth Bugt. Itea Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 42/3190. Berlin 1940.)

Itea Fyr paa c. $38^{\circ} 26'$ N. $22^{\circ} 25'$ E., paa Landingsbroens Hoved, der viste rødt Et-Blink, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $3,0^s$, Blink $0,3^s$, Mærke $2,7^s$.

2489. Grækenland E.-Kyst. Nauplia Bugt. Spetsai Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 42/3192. Berlin 1940.)

Synsvidden for *Spetsai Fyr* paa c. $37^{\circ} 15',_6$ N. $23^{\circ} 10',_3$ E., paa Øen *Spetsai* NE.-Pynt, er nu 12 Sm.

2490. Grækenland E.-Kyst. Euripo Channel. Aghia Marina Bay. Marathon. Forbudt Omraade.

(A. a. N. Nr. 68/12. Athen 1940.)

1. Ophold i og Passage af det af den græske Marine kontrollerede Omraade ved *Marathon*, der begrænses mod W. af Meridianen gennem *Rhamnus*, $24^{\circ} 01',_5$ E., er forbudt alle Udlændinge.

Det vil dog fortsat være tilladt at passere Vejen *Limiko—Rhamnus* samt at besøge arkæologiske Steder.

2. I det kontrollerede Omraade er det strengt forbudt at medtage Fotografiapparater samt at udføre topografiske Tegninger.

3. Det er ethvert udenlandsk Skib forbudt at løbe ind i *Aghia Marina Bay*, c. $38^{\circ} 10'$ N. $24^{\circ} 05'$ E.

4. Overtrædelse af Bestemmelserne straffes.

(E. f. S. Nr. 4/334 1940.)

2491. Kreta N.-Kyst. Dia (Standia). Oplysning om Fyr.

(N. f. S. Nr. 42/3194. Berlin 1940.)

Dia Fyr paa c. $35^{\circ} 25',_3$ N. $25^{\circ} 15',_1$ E., ved Øens SE.-Pynt tæt ved *Cap Stavros*, er synligt mellem Pejlingerne 180° og 112° .

2492. Kreta N.-Kyst. Mirabella Bugt. Mikronisos Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 42/3193. Berlin 1940.)

Mikronisos Fyr paa c. $35^{\circ} 12'$ N. $25^{\circ} 44'$ E., ved Øens N.-Ende, er blevet forandret. Synsvidden er nu 8 Sm for hvidt og 5 Sm for rødt Lys. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejl. fra 77° til 199° . 2. Hvidt i Pejl. fra 199° til 320° .

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korta eller
 (også Nr.

Tyskland:

R D. 139 Die Elbe von Cuxhaven bis Brunsbüttelkoog.

R D. 163 Helgoländer Bucht.

Tillæg.

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

2493. Danmark. Sundet. Kronborg Signalstation. Drogden Fyr. Trafksignal.
(N. f. S. Nr. 42/3212. Berlin 1940.)
Fra *Kronborg* Signalstation paa c. 56° 02' N. 12° 38' E. og *Drogden* Fyr paa c. 55° 33' N. 12° 43' E. vises nedennævnte Signal for at angive, at Sejladsen i *Sundet* er stoppet:
Det internationale Signalflag *K* sammen med et sort, firkantet Flag.
2494. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Magnetiske Forstyrrelser.
Magnetiske Forstyrrelser er rapporteret c. 400 à 500 m SW. for *Drogden* Fyr paa 55° 32' (11") N. 12° 42' (57") E.
Stedet vil blive nærmere undersøgt.
2495. Danmark. Lille-Bælt. Strib N. Skibsfartshindring rapporteret.
Skibsfartshindring er rapporteret paa c. 55° 33' N. 9° 46' E., omtrent midt imellem *Strib* Fyr og *Skanseodde*.
Strib Fyr c. 55° 32',₆ N. 9° 45',₇ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2496. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib genudlagt.
Gilleleje Flak N. Fyrskib paa c. 56° 10' N. 12° 18' E. er atter udlagt paa Station; Reservefyrskibet er inddraget.
Karakterer m. m. for *Gilleleje Flak N.* Fyrskib er atter som før den midlertidige Inddragning, jvfr. Fyrfortegnelsen.
(E. f. S. Nr. 25/1664 1940.)
2497. (T). Danmark. Kattegat. Hastens Grund. Tønde udlagt.
Paa *Hastens Grund* Lys- og Fløjtetøndes Plads paa 56° 14' (29") N. 11° 11' (30") E. er udlagt en hvidmalet Spirtønde med Neonlys, der viser rødt Et-Blink hver 1^s. Synsvidde: højst 300 m.
2498. (T). Danmark. Kattegat. Naveren. Tønde udlagt.
Paa Pladsen for *Naveren* Lys- og Fløjtetønde, 56° 24' (01") N. 10° 57' (56") E. er udlagt en rødmalet Spirtønde med Neonlys, der viser rødt Et-Blink hver 1^s. Synsvidde: højst 300 m.
2499. Danmark. Kattegat. Limfjorden. Hals Barre Fyr. Trafksignaler.
(N. f. S. Nr. 42/3212. Berlin 1940.)
Foruden de i E. f. S. Nr. 32/1980 1940 nævnte Trafksignaler, der stadig er gældende, benyttes nedennævnte Signal fra *Hals Barre* Fyr for at angive, at Sejladsen i *Limfjorden* er stoppet:
Det internationale Signalflag *K* sammen med et sort, firkantet Flag.
Hals Barre Fyr: c. 56° 57' N. 10° 26' E.
(E. f. S. Nr. 32/1980 1940.)

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

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 »Jydenc«, Esbjerg. |
| D/S »Activ«, Korsør. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S af 1912. | D/S »Myrenc«. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi. |
| D/S »Aisc«. | D/S »Nautic«. |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Nordenc«. |
| D/S »Baltic«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bes«. | D/S »Orient«. |
| D/S paa Bornholm af 1808, Rønne. | D/S »Pacific«. |
| A/S Christiansholms Fabriker | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| C. Clausen, Haderslev. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | D/S »Progress«. |
| D/S »Dania«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Samsø«. |
| D/S »Draco«. | D/S »Solnæs«. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | A/S Det Store Nordiske Telegrafsekskab. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Svendborg«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | Olof Svendsen. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitsera Bjergnings-Entreprise. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Svitsera Bugserafdeling. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Bugsersekskab A/S. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Odense. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Trio«. |
| D/S »Heimdall«. | D/S »Vendilla«. |
| D/S »Hettland«. | D/S »Vesterhavet«. |
| Rederi A/S »Isafold«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa. | D/S »Viking«. |
| J. Gotfred Jensen, Aarhus. | D/S »Øresund«. |
| D/S »Jutlandia«. | |

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 42

TORS DAG 17. OKTOBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Hvad vil Japan, og hvad vil U.S.A.? Besvarelsen af disse Spørgsmaal, som antagelig vil foreligge i en ret nær Fremtid, vil faa en overordentlig stor Indflydelse paa paa de faa frie Fragtmarkeder, der endnu er tilbage, idet en Krig mellem disse to Magter praktisk talt vil medføre, at alle syv Verdenshave vil blive inddragne i Krigszonen. For de endnu neutrale Redere vil det, med den meget haandfaste amerikanske Skibsfartspolitik fra den sidste Krig in mente, blive særdeles vanskeligt at disponere deres Tonnage, men ogsaa for danske Skibsfartsinteresser kan U.S.A.'s Inddragelse i en Krig faa uoverskuelige Virkninger, idet et ikke ubetydeligt Antal danske Skibe er oplagte i U.S.A. Havne. Hvorledes Stillingen vil blive for disse Skibe, er det naturligt helt umuligt at danne sig nogen Forestilling om, men selv om de skulde blive beslaglagte af den amerikanske Regering, maa man jo haabe, at der, om ikke før, saa naar Krigen er forbi, vil blive truffet en Ordning, saaledes at Rederierne faar et rimeligt Vederlag for Brugen af disse.

Paa de oversøiske Fragtmarkeder er Forholdene iøvrigt i det store og hele uforandrede. Der synes at være lidt mere Efterspørgsel fra River Plate til UK. og Irland. Saavidt vides er den engelske Regeringsrate fra Plata til U.K. stadig 115/-, men en neutral Baad rapporteres sluttet fra Plate til Eire til 118/-. Iøvrigt søges der stadig Tonnage fra Hørfre fra Santa Fe til USNH. til en Rate af omkring \$8.

Udgaende fra U.S. Atlantic er sluttet to store Baade paa Netcharter til Japan til den bedre Rate af \$17, ligeom der stadig kan placeres Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika til Rater, der ligger omkring \$5.50 à \$6. Der er endvidere sluttet Tonnage for Svovl fra Golfen til Sydafrika til \$9.75, og for lignende Forretning til 2/3 Havne Australien noteres \$13.

Iøvrigt er der stadig stærk Efterspørgsel for amerikansk Regning for Erts fra saavel Forindien, der sluttete et Skib til USNH. til \$15.50, som fra Sydafrika, Takoradi, Rio og Philippinerne. Raterne fra de sidstnævnte Afskibningshavne er uforandrede.

Paa vore hjemlige Markeder er Beskæftigelsesmulighederne stadig tilfredsstillende. De fastlagte Rater er bleven noget forhøjede for den tyske Sektions Vedkommende. F. Eks. er Raten for skaaret Træ fra Nordfinland til Vesttyskland forhøjet med 4 Rmk., men ogsaa i intertysk Fart har Raterne faaet et mindre Tillæg. I Kul- og Koksfarten fra Tyskland til Danmark har der været lidt mere Liv, og det synes i Øjeblikket at være lidt lettere at arrangere Stein.

ENGROSPRISTALLET

Engrospristallet er for September ansat til 182, hvilket er 12 Points mere end for August og 17 Points mere end i Juli, da Tallet var 165. Den sidste Stigning er den næststørste siden Krigens Udbrud i September, da Tallet steg fra 111 til 127, altsaa med 16 Point. I Maanederne derefter viste Engrospristallet en Kæde af Stigninger. Det steg fra September til Oktober med 5 Points til 132, ansattes for November til 138, for December til 143, for Januar til 154, for Februar til 162, for Marts til 166 og for April til 168, for

derefter i Maj at falde til 167 og for Juni og Juli til 165. Basis for Beregningen er 1935 = 100.

Blandt de Varegrupper, der danner Grundlaget for Pristalsudregningen, har kun en enkelt Prisenøgang. Det er Bygningsmaterialer undtagen Træ, der fra August til September er faldet med 5 Points til 159.

Tallet for Raavarer og Halvfabrikata er steget med 13 Points, nemlig fra 206 i August til 219 i September, og Tallet for Færdigvarer med 12 Points, fra 153 til 165. Stigninger af omtrent tilsvarende Størrelser findes i Tallene for Importvarer, Eksportvarer og Hjemmemarkedsvarer. Tallene for Importvarer og Eksportvarer er fra August til September hver steget med 13 Points til henholdsvis 209 og 156, medens Tallet for Hjemmemarkedsvarer er udregnet til 167, hvilket er en Stigning i Forhold til August paa 12 Points. Den sidste Maanedes Stigning er saaledes ret jævnt fordelt over de enkelte Kategorier af Varer.

En Beregning med Aaret 1913 = 100 giver for September i Aar følgende Tal: Landbrugsvarer 200 (deraf vegetabiliske 186, animalske 219), Foderstoffer 224, Gødningsstoffer 148 og Industrivarer 282 (deraf Raavarer og Halvfabrikata 322, Færdigvarer 261). Samtlige Varer under eet 234.

Siden Krigens Udbrud i September er Engrospristallet steget med ialt 71 Points, idet det i August i Fjor var 111 mod for September i Aar 182. Stigningen fordeler sig saaledes: Tallet for Raavarer og Halvfabrikata er steget med 107 Points, for Færdigvarer med 54 Points, for Importvarer med 96 Points, for Eksportvarer med 46 Points og endelig for Hjemmemarkedsvarer med 57 Points.

DET SVENSKES FRAGT-INDEX

Svenska Handelsbankens Fragtindex for Østersømarkedet viser for September en Stigning i Generalindexet med 8 Points til 227. Alle fire Trampfragtafsnit viser Stigning. Kulfragterne er paa Grund af forøget Andel for svensk Tonnage steget med 7 Points til 230, Oliekagefragterne med 3 Points til 203, Trælastfragterne med 7 Points til 270 og Træmassefragterne med 16 Points til 206. I de to sidstnævnte Tilfælde er Aftalefragterne forhøjet.

U. S. A.s HANDELSKIBSFART

Iølge »Journal of Commerce« oplever den amerikanske Handelsskibsfart for Tiden sine bedste Tider i de sidste 10 Aar, skønt de europæiske Ruter er gaaet tabt som Følge af de Indskrænkninger, den amerikanske Neutralitetslov paalægger Skibsfarten. Forbedringen skyldes hovedsageligt den voksende Vareudveksling med Sydamerika og Asien. Amerikanske Fragtskibe transporterer i Dag over Halvdelen af den sydamerikanske Udenrigshandel, ca. 75 pCt. af den syd- og østafrikanske Handel og ca. 50 pCt. af den indiske Handel.

FINLANDS UDENRIGSHANDEL

Fra Januar til Juni 1940 udgjorde Værdien af Indførselen til Finland 1772 Millioner finske Mark mod 3970 Millioner i det første Halvaar af 1939. Værdien af Udførselen beløb sig i de første Maaneder af 1940 til 830 Millioner finske Mark mod 3720 finske Mark i det samme Tidsrum i Fjor. Særlig stærk var Tilbagegangen i Træ- og Trævareudførselen fra 1146 til 185 Millioner finske Mark.

INTET FISKERI VED MINEFELTERNE

I Landstingets Møde forleden fremsatte Forsvarsminister Brorson Forslag om Forlængelse af Loven om midlertidige Foranstaltninger vedrørende Lodsvæsenet og et Forslag om politimæssige Bestemmelser i Tilslutning til militære Forhold.

Efter Forslaget bemyndiges Forsvarsministeren til med Virkning efter Borgerlig Straffelov at udstede de politimæssige Forbud og Paabud, som maatte findes nødvendige for

- 1) at regulere Sejls og Fiskeri i Nærheden af danske og fremmede Minefelter,
- 2) at hindre Ophold, Færdsel eller Flyvning i Nærheden af faste eller midlertidige militære Anlæg, hvor saadant findes ønskeligt,
- 3) at hindre, at militære Anlæg, Flyvepladser m. v. uden behørig Bemyndigelse beskrives eller afbildes samt at saadanne Beskrivelser eller Afbildninger offentliggøres,
- 4) at hindre, at Meddelelser angaaende militære Styrkers Bevægelser, Opholdssteder og Styrkeforhold uden behørig Bemyndigelse offentliggøres.

Det oplyses, at siden Krigens Udbrud har det vist sig, at de foreliggende Bestemmelser ikke er tilstrækkelige til at skaffe de fra Militærets Side trufne Bestemmelser respekteret. Det gælder bl. a. Forbud mod Fiskeri i Nærheden af Minefelterne.

DEN NY STATSISBRYDER

Den nye Statsisbryder til Store Bælt-Overfarten er i disse Dage blevet udbudt i Licitation blandt otte af Landets største Skibsværfter, nemlig Orlogsværftet, Burmeister & Wain og seks Skibsværfter i Provinsen, deriblandt Frederikshavn Skibsværft.

Tilbudene skal være Statsbanerne i Hænde senest den 24. Oktober, hvorefter Arbejdet meget hurtigt vil blive paabegyndt. Den nye Statsisbryder, som til sin Tid skal have fast Station i Nyborg for udelukkende at være til Disposition for Store Bælt, skal være færdigbygget i Løbet af 12—14 Maaneder og kan altsaa afleveres omkring Nytaar 1942.

I denne Forbindelse kan det være interessant at nævne følgende:

Erfaringerne fra sidste Vinter viste klart, at vort Isbrydningsmateriel ikke slog til, naar man baade skulde sikre Store Bælt-Overfarten og samtidig sørge for, at Handelsskibene blev bugseret til og fra de danske Havne.

Med Tilslutning fra Handelsministeriet, hvorunder Isbrydningsløjensorten sorterer, har Statsbanerne foreslaaet, at Statsisbryderen Storebjørn — vor hidtil største og stærkeste Isbryder — der oprindeligt var tænkt at skulle anvendes udelukkende i Store Bælt-Overfarten, helt skal overgaa til Statens Isbrydningsvæsen, medens den nye Isbryder udelukkende skal anvendes af Statsbanerne, hvilket vil sige paa Store Bælt-Overfarten.

Den nye Bryder bliver altsaa noget kraftigere end Storebjørn og skal kunne klare ogsaa Jernbanefærger gennem Isen. Den bliver bygget saaledes, at den kan gaa gennem Isen med Passagerer, Post og Stykgods mellem Færehavnene eller til og fra Knudshoved.

Det bliver første Gang, at en Isbryder er indrettet paa at kunne tage et større Antal Passagerer. Da den ifølge Konstruktionen tillige har Losse- og Lastegrejer, vil det betyde, at man kan regne med, at Store Bælt-Overfarten altid vil kunne gennemføres, omend i stærkt begrænset Omfang. Paa et særligt Passagerdæk bliver der en stor Fællessalon med Borde og Siddepladser til 600 Passagerer.

Den nye Isbryder bliver 7 Meter længere og 1,5 Meter bredere end Storebjørn, der er 55 Meter lang og 15 Meter bred. Storebjørn har 5400 indicerede Heste-

kræfter, medens den nye Bryder faar 6000 Hestekræfter.

Bygningen af denne store Isbryder er af største Betydning for hele Landet. Man husker, hvorledes Handelsskibene laa i en fortvivlet Kamp med Isen, kun assisteret af de mindre Isbrydere, medens Storebjørn var henvist til Store Bælt. Nu rykker denne Isbryder ud til Hjælp for Handelsskibene, medens Nybygningen udelukkende skal arbejde i Bæltet.

RØDBY-FEMERN-RUTEN

De danske Statsbaner har forelagt Ministeriet for Offentlige Arbejder et Overslag paa den nye Jernbaneforbindelse fra Nykøbing Falster til Rødby, hvis Længde bliver paa omtrent 37 Kilometer. Det er det første praktiske Skridt til Oprettelsen af Rødby—Femern-Ruten. Syd for de to nuværende Broer over Guldborgsund skal der bygges en ny Jernbanebro. I Forbindelse med Jernbanelinien foreligger der Planer om en stor Færge, bygget i Danmark, og dermed er Projektet udformet i alle Enkeltheder.

Udgifterne til de samlede Arbejders Gennemførelse antages at komme til at ligge omkring 28 Mill. Kr., og det vil vare henvend tre Aar, før denne nye og vigtige Trafikforbindelse er færdig.

Lovforslaget om dette nye Kæmpeprojekt kan ventes forelagt nu. Saavidt man forstaar kommer den nye Bro over Guldborgsund — en Klappbro — til at koste henvend 2 Millioner. De første Arbejder paa den nye Jernbanelinie fra Nykøbing til Rødby kan paabegyndes saa snart de nødvendige Ekspropriationsforretninger er foretaget. Dette sker allerede i Vinter. Derimod kan man ikke vente at faa Gang i Brobygningen før til Foraaret.

I de samlede Udgifter paa 28 Millioner Kroner er inkluderet Bygningen af nye Færgelejer i Rødby.

I 1886 aabnedes Gedser—Warnemünde-Ruten; men Planerne om en Ruteforbindelse mellem Rødby og Femern er stadig dukket op.

En Ruteforbindelse mellem Rødby og Femern vilde betyde en »Fugleflugtslinie« mellem Danmark og Kontinentet, og Ordet »Fugleflugtslinien« er da ogsaa uløseligt knyttet til Ruten. Kort sagt betyder Ruten en meget væsentlig Forbedring i den dansk-tyske Ruteforbindelse. Inden den sidste store Krig var man naaet langt frem med Planerne; men saa kom det store Ragnarok, der før en Del Aar lagde alle Planer om Trafikforbedringer øde.

Hvad vil Rødby—Femern-Ruten komme til at betyde for Trafikken i Danmark og for Trafikken i hele Norden? Femern Bæltets Bredde er 18 Kilometer, og man regner med, at en Færge vil faa smaa tre Kvarter i Overfartstid. Det vil sige, at Rejsen fra København til Hamburg kan gøres $3\frac{1}{2}$ Time hurtigere end det nu er muligt over Gedser-Warnemünde og 5 Timer hurtigere end over Padborg.

OPBRAGTE SKIBES MANDSKAB

For Oslo Byret har der fornylig været indbragt en Sag, der drejede sig om, hvem der skal betale Udgifterne ved Hjemsendelsen af Mandskabet fra et opbragt Skib. Under Borgerkrigen i Spanien blev der af Franco-Regeringens Vagtskibe opbragt flere udenlandske Frugtskibe og ført ind til Ceuta, hvor Mandskabet blev afmønstret og hjemsendt. Dette skete blandt andet med den norske Damp »Alix«, og dette gav Anledning til den nævnte Retssag mellem det norske Handelsdepartement og Skibets Ejer, A. Salvesens Rederi, Oslo, idet Handelsdepartementet krævede Udløbet til Mandskabets Hjemrejse refunderet af Rederiet. Sagen drejede sig kun om et mindre Beløb, og det var da ogsaa mere af principielle Grunde, at Staten gik til Sagsanlæg. Det er den første Sag af denne Art for norsk Domstol. Oslo Byrets Dom, ifølge hvilken Rederiet blev frifundet, foreligger nu.

Dommen lyder:
Kaptajn Markussens Skrivelse af 6. April 1937 indeholder en Anmodning til Konsulatet om at arrangere

Hjemsendelsen af Mandskabet af de i Skrivelsen nævnte Grunde. Han gør ogsaa udtrykkelig opmærksom paa, at Autoriteterne i Ceuta ikke vil betale Udgifterne ved Hjemrejsen, medens han paa den anden Side inlet nævner om, hvem der skal bære Udgifterne. Retten er af den Mening, at Kaptajnen ikke i Skrivelsen har paaført Rederiet nogen Pligt til at betale Udgifterne. Rederiets Telegram af 9. April 1937 maa forstås derhen, at det ikke havde nogen Indvending at gøre mod, at Mandskabet blev afmønstret, og at det anmodede Konsulatet om at foretage det nødvendige for Afmønstring. Noget Tilsagn om eller Forudsætning for, at Rederiet skulde betale Hjemrejsen indeholder Telegrammet efter Rettens Mening ikke. Det fremgaar ogsaa af det dokumenterede Telegram fra Kaptajnen til Rederiet af 9. April, jævnt før dettes Telegram af 22. April til Konsulatet i Gibraltar, at det var Mandskabet selv, som ønskede at rejse hjem, og at det ikke blev afskediget af Rederiet.

Retten finder saaledes ikke, at der paa det foran omhandlede Grundlag foreligger nogen Pligt for Rederiet til at betale Udgifterne.

Med Hensyn til Bestemmelsen i Sømandslovens Prgf. 34 bemærkes, at Belingelsen for dens Anvendelse er, at der foreligger en »Afskedigelse«. Det vil imidlertid af foranstaaende fremgaa, at der her ikke foreligger Afskedigelse i den Forstand, hvori Ordet er benyttet i Lovbestemmelsen.

Med Hensyn til Bestemmelsen i Sømandslovens Prgf. 40 bemærkes, at Konfiskation først fandt Sted den 26. Januar 1938, og at Rederiet derfor var at anse som Ejer af Skibet indtil dette Tidspunkt. Følgelig havde Skibet ikke misbrugt Retten til at føre norsk Flag, da Mandskabet blev hjemsendt.

I Henhold til foranstaaende vil sagsøgte (A. Salvesen Rederi) være at frifinde. Retten finder uden Tvivl, at Sagen har været saa tvivlsom, at Sagsøgeren (Handelsdepartementet) har haft fyldestgørende Grund til at procedere Sagen. Sagsomkostninger vil derfor ikke blive tilkendt. Dommen er enstemmig.

JUGOSLAVIENS SKIBSFART

Jugoslaviens Skibsfart har lidt betydeligt under Krigen, og den oplagte Tonnage er steget stærkt. En Del jugoslaviske Skibe sejler mellem oversøiske Havne, men paa Grund af de store Driftsomkostninger er der ikke megen Fortjeneste herved. Ogsaa den næsten fuldstændige Standsning af Turisttrafikken har været alvorlig for Skibsfarten, og hertil kommer yderligere det Tab, som Handelsflaaden har lidt, ved Minesprængning af Dampene »Carica Milica«, »Avala« og »Vivodan«. Ifølge de sidste Opgørelser fra Jugoslaviens Rederforening sejler i Øjeblikket 187 Skibe under jugoslavisk Flag, repræsenterende ialt 596,655 Bruttotons eller 399,000 Netto Register Tons. Disse Skibe ejes af 24 Dampskibsselskaber.

Der er imidlertid i jugoslaviske Skibsfartskredse blevet taget Initiativ til at danne et nyt Selskab i Sussak, Opa Brodarstva Plovidba, med en Aktiekapital paa 3 Millioner Dinarer, og en ny Lastrute er blevet oprettet mellem Belgrad, Syrien, Palæstina, Ægypten, Irak og Iran via Istanbul. Endvidere paatænkes det at bygge Skibsværft ved Donau i Nærheden af

Belgrad for at tilvejebringe den nødvendige Flodtonnage for de sydeuropæiske Lande.

TRAFIKEN PAA PANAMA-KANALEN

Ifølge Beretning fra Panama-Kanalforvaltningen ligger Trafikken paa Kanalen i Fiskalaaret 1939—40 (1. Juli 1939—40) var der en betydelig Nedgang i den samlede Skibstrafik i Forhold til Fiskalaaret 1938—39, nemlig paa ikke mindre end 3,026,000 Netto Reg. Tons, d. v. s. over 11 pCt. Medens den samlede Skibstrafik paa Panama-Kanalen i 1938—39 androg 27,170,000 Netto Reg. Tons, var den i 1939—40 gaaet ned til 24,144,000 Netto Reg.-Tons. Bemærkelsesværdigt er det imidlertid, at Varetransporten kun viste en ret uvæsentlig Nedgang, nemlig fra 27,867,000 Tons i 1938—39 til 27,299,000 Tons i 1939—40.

Følgende Tabel giver et Billede af den europæiske Krigs Indvirkning paa Panama-Kanaltrafikken, idet den viser Forskydningerne fra 1938—39 til 1939—40 over Andelen af Skibe under de vigtigste Flag:

	1938-39	1939-40
	(i 1000 N.R.T.)	
U.S.A.	8,804	9,746
Britiske	7,670	5,830
Norske	3,199	2,529
Japanske	1,518	1,611
Tyske	1,455	—

For Skibe under U.S.A.s Flag har der været en betydelig Stigning i Forhold til det forudgaaende Fiskalaar, medens Nedgangen for britiske har været særdeles stor, og Skibe under tysk Flag er altsaa helt bortfaldet.

NYT FRA BALKANLANDENE

For den græske Skibsfart er Situationen i Øjeblikket ret vanskelig, idet en stor Del af den græske Tonnage er oplagt eller beskæftiget mellem udenlandske Havne. Et græsk Rederi agter imidlertid at paabegynde Rutefart for Passagerer og Last mellem Saloniki og De Forenede Stater. I Athen er Sirio Linjen blevet grundlagt, med en Aktiekapital paa 10 Millioner Drachmer.

I Bulgarien bestræber man sig stærkt paa at øge Skibstrafikken paa Donau, hvorfor den bulgarske Regering har bestilt flere Motorskibe ved tyske Værfter til Flodtrafikken.

Det forlyder, at tyrkiske Søfartskredse alvorligt overvejer Muligheden af at oprette regelmæssig Fart mellem Istanbul og Budapest af Motorskibe paa 900 Tons, der skal kunne anvendes lige godt til Hav- og Flodsejlad, i Lighed med den for nogle Aar siden af Ungarn oprettede Rute mellem Budapest og Alexandria.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Hirtshals Redningsstation 50 Aar

Hirtshals Redningsstation fejrede 1. Oktober sit 50 Aars Jubilæum.

Hirtshals havde i Slutningen af Firserne en Fiskerflaade paa 80 Baade, og da Landingsforholdene var vanskelige, var Trangen til en Redningsbaad stor, men alle Ansøgninger til de bevilgende Myndigheder blev afslaaet. Men saa kom den 25. Januar 1890, da 22 Baade fra Hirtshals i en voldsom Søndestorm savnedes og man først hørte om deres Skæbne efter Dages Forløb. Denne Begivenhed gjorde paany Redningsstationen aktuel, men Indenrigsministeren modsatte sig stadig Sagen under Henvisning til, at der var Redningsstationer i Tversted og Tornby.

Det blev Kvinderne i Hirtshals, der fik Planerne gennemført. Der blev haaret en Adresse rundt, som fik 140 Kvinders Underskrifter, og hvori de skildrede, hvordan de i Stormvejr snæltter gik i stadig Angst for deres Mænd. Med Adressen fulgte et Brev, som Thomas Petersen Gaardbos Enke fra Torne Terp skrev til Dronning Louise. Den gamle Fiskerenke, Margrethe Christensdatter Gaardbo, fortalte i jævne Ord Dronningen, hvorledes hun i

lange Tider havde gaaet ved Stranden og ledt efter sin Mands Lig, der først drev i Land længe efter, at han var omkommet paa Havet, og hvordan hun ligesom de andre Kvinder ængstedes for sine mandlige Slægtninge, hver Gang det var Stormvejr. Hun sluttede med at appellere til Dronningen som Hustru og Moder og bad hende gøre sin Indflydelse gældende.

Adressen vakte Dronningens dybeste Medfølelse, hun talte Hirtshalsboernes Sag hos Indenrigsministeren, og nu gik det hurtigt med at oprette Redningsstationen. Dronning Louise svarede ogsaa Margrethe Gaardbo i et smukt Brev, som Slægten opbevarer som et Familieklenodie. I de forløbne 50 Aar er der bjerget 247 Mennesker.

Rønø-Dæmningen koster 10 Mill. Kr.

Efter hvad Statens tilsynsførende Ingeniør ved Bygningen af Rønø-Dæmningen, Ingeniør Borner, oplyser, er der siden Arbejdets Paabegyndelse sket en Stigning i Arbejdslønningerne og Materialpriserne paa omkring 25 pCt. Dette medfører, at det lagte Budget ikke kan holde. Udgifterne, der var anslaaet til ialt omkring 8 Millioner Kr., vil med de nuværende Priser komme til at ligge omkring 10 Millioner.

»Siljan«s Forlis

Den svenske Damper »Siljan« fra Hålsingborg er den 27. September krigsforlist i Atlanterhavet ved den irske Vestkyst. Indtil nu ved man at 18 af den 27 Mand store Besætning er reddet. Ni af disse, deriblandt Skibets Kaptajn, reddede sig ind til Irland, efter at de i tre Døgn havde drevet omkring paa Ilavet uden Mad og Drikke. De er blevet indlagt paa et Hospital, og en Indberetning fra det svenske Konsulat i Dublin siger, at de alle har det godt efter Omstændighederne.

»Siljan« var paa 3059 BR.-Tons og ejedes af Rederiet »Sigyn« i Hålsingborg.

Svensk Malmdamper forlist

En frygtelig Skibskollision, der synes at have kostet 13 Mennesker Livet, fandt forleden Aften Sted i Farvandet mellem Øland og Gotland. Den finske Damper »Poseidon« vædrede i tæt Taage den svenske Damper »Hollandia«, lastet med Malm. »Hollandia« fik et gabende Hul lige ved den næstforreste Luge og sank næsten øjeblikkeligt. Det lykkedes at faa et Par af Baadene i Vandet, men 13 Mand af de 22 Ombordværende, deriblandt Kaptajnen og Førstemaskinisten, savnes.

Svea-Kanalen vil koste 175 Mill. Kroner

Det gigantiske Projekt om en »Svea-Kanal«, der skal forbinde Väneren og Østersøen, er saa godt som færdigt. Det oplyses, at Kanalen bliver 118 Kilometer lang, at den vil koste 175 Millioner Kr., og at der vil blive Arbejde til 6000 Mand i tre Aar.

Fra Finland

Association of Finnish Stevedores meddeler, at grundet paa Arbejds lønningernes Stigning i Kotka forhøjes 1939-Tarifprisen med 10 pCt. fra d. 20. ds. Forhøjelsen berører ikke Rundvirkelastningerne.

Jul paa Havet

7. Afgang af »Jul paa Havet«, Vikingens smukke Julehefte, er udkommet.

Heftet bringer en pragtfuld Samling Malerier af gamle danske Marineskibe, udført af Fyrdirektør, Kommandør Sinding. Kommandør Sinding har her paa en særdeles værdig Maade løftet Arven efter Chr. Mølsted, og paa de veludførte Reproduktioner fremtræder den gamle danske Krigsmarine meget farverigt og med en enestaaende malerisk Virkning.

Vikingens smukke Julehefte er bl. a. en Hyldelse til Niels Juels stolte Orlogsmarine. I manende Ord har Axel Juul skrevet et Digt om vor store Søhelt Niels Juul. S. Kielland Brandt møder med tre pragtfulde Billeder, rigtig Motiver, som værdsættes af Sejlere og Søens Folk. Marinemaler Fr. Landt har malet et af sine kendte Motiver »En Grønlandsfarer i Storm«. Desuden en Række underholdende Fortællinger og Skildringer fra Havet, et rigtig Julehefte for Søens Folk.

Ændret Arbejdstid i Aarhus Havn

Alt Arbejde ved Aarhus Havn begynder nu en Time senere end hidtil. Arbejdstiden har hidtil været fra Kl. 7 til 17, afbrudt af ½ Times Frokostpause og 1½ Times Middag, men fra Mandag bliver Arbejdstiden fra Kl. 8 til Kl. 16,30. Den nye Arbejdstid opnaas ved at stryge Middagspausen og i Stedet for lægge Frokostpausen fra Kl. 12—12,30. Der vil herved kunne arbejdes uden Lys i 8 Timer. Men da Sommertiden sandsynligvis bevarer, vil Arbejdstiden blive lagt om igen den 4. November. Fra denne Dag begyndes først Kl. 9 og der holdes op Kl. 17,30, idet Arbejdstiden saaledes forskubbes 1 Time. Man vil stadig kunne begynde Arbejdsdagen ved Dagslys, og selv om det bliver lidt mørkt i den sidste Ende, vil man kunne fuldføre Arbejdstiden, idet der ved Arbejdets Slutning altid er nogle Oprydning- og Afdækningsarbejder, som godt kan udføres i Tusmørke. Det ventes, at Ordningen vil blive gennemført ogsaa i en Række andre større danske Havne.

»Peter Wessel« til Trilleborg-Sassnitz?

Efter hvad Norges Handels- og Søfartstidende meddeler, skal den norske Automobilfærge »Peter Wessel« og antagelig ogsaa det norske Skib »Leda« indsættes i Færgeforbindelsen Sassnitz-Trilleborg.

Trafikken paa Helsingfors' Havn

I Tiden fra den 15. Maj, den Dag Skibsfarten aller blev genoplagt, til den 30. September har 521 Skibe der kom fra Udlandet, anløbet Helsingfors' Havn. 507 Skibe er løbet ud af Havnen i Helsingfors. Der er over Havnen importeret 375,000 Tons Varer, hvoraf 226,000 Tons var Kul og Koks. Der eksporteredes i samme Tidsrum 33,000 Tons. I 1939 blev der i Tiden fra den 1. Maj til den 30. September indregistreret 1282 indgaende og 1284 udgaende Skibe. Der importeredes 613,000 Tons, hvoraf 238,000 Tons var Kul og Koks, og der eksporteredes 110,000 Tons.

Sovjets Skibsordrer i Finland

Sovjet-Unionen fortsætter med at bestille Skibe i Finland. Efter hvad man erfarer, vil Sovjetrusland nu afgive Bestilling i Finland paa 10 Bugserbaade med ialt 40,000 Bruttoregistertons. Bestillingen afgives til Ahlström-Koncernen. Udgifterne beløber sig til 90 Mill. Mark. Bestillingen garanterer Koncernens to Værfter Arbejde i to Aar. Selskabet forhandler for Øjeblikket med baade Tyskland og Sverige om Leveringen af Bygningsmateriale for at kunne opfylde Ordren.

Strandingsauktioner paa Vestkysten

Paa den jydsk Vestkyst er i de sidste Par Maaneder under de voldsomme nordlige og nordvestlige Storme, drevet store Mængder forskelligt Gods i Land. Under Ledelse af Distrikts-Strandfogederne har Kystbeboerne samlet Godset sammen, og Myndighederne har nu truffet Bestemmelse om, at det skal sælges ved offentlige Auktioner, da store Dele af det ilandbragte Gods ikke taaler at ligge paa Stranden Vinteren over.

Det meste Strandingsgoods er drevet ind paa Kysten fra Hiirtshals til ned mod Thyborøn, og det er muligt, at Auktionerne vil komme til at strække sig over flere Uger. Af det Gods, der skal bortauktioneres, findes bl. a. op imod 400 canadiske Pitchpine-Planker, som vejer fra 600 til 1000 kg pr. Stk., og er saaledes ret værdifulde, endvidere et betydeligt Antal Tønder Olie og Paraffin, flere Baller Bomuld og en Del Ruller Raagummi og meget andet forskelligt Gods.

Bjærgerne af Godset og Strandfogederne er sikker paa, at Priserne paa Varerne, under de nuværende Forhold, vil blive ret høje, og derfor vil de kunne regne med en ret god Fortjeneste for deres Bjærgningsarbejde.

Isbryderen »Thor« til Reparation

Den sidste af Statsisbryderne, som skal gennemgaa Reparation og Eftersyn, er Isbryderen »Thor«, der nu er taget i Dok paa Orlogsværftet. »Thor« har, ligesom de øvrige af Statens Isbrydere, under den strenge Isvinter faaet betydelige Havariskader, og det ventes, at disse omfattende Reparationer ikke vil være tilendebragt før allertidligst i sidste Halvdel af November Maaned. Med Afslutning af disse Arbejder vil hele Isbryderflaaden, forsaavidt der ogsaa i den kommende Vinter skulde blive Anvendelse for den, være klar til at træde i Funktion.

Kaffeskibet til Petsamo

Det længselsfuldt ventede »Kaffeskib« er kommet til Petsamo med 3,6 Mill. kg Kaffe. Herefter er Finlands Kaffeager 7,6 Mill. kg, og Landet har med den nuværende Rationering Kaffe nok til Slutningen af Juli 1941.

Sømandsmissionen

Søndag den 20. Oktober er det Sømandsmissionens faste Indsamlingsdag i Danmark. Der er til alle Landets Præster sendt et smukt Opraab, der i korte Træk fortæller om Arbejdet ud fra de mange Sømandshjem. Bidrag modtages med Tak paa Sømandsmissionens Giro 3300.

Til November paabegyndes atter Sammenkomster for hyresøgende Søfolk i København. Til Bestridelse af Udgifterne ved disse Fester har Det Forenede Dampskibsselskab og Rederiet A. P. Møller hver bidraget med 500 Kr. som tidligere Aar.

Skibssalg

Den estniske Damper »Argos«, tidligere det svenske Rederi A/B Fredrikas »Fredrika« (ex Holmengraa), som i Marts 1939 solgtes til Estland, skal i St. Johns, New Brunswick, sælges ved saakaldt »eksekutiv« Auktion. Skibet laster 2500 Tons d.w. og byggedes i Lübeck 1904.

'Ny Havnefoged paa Toldboden

Fra 1. November er Havneassistent H. P. Bessel udnævnt til Havnefoged paa Toldboden. Den nye Havnefoged har været ansat ved Københavns Havnevesen siden 1923 og gjort Tjeneste ved Toldboden indtil Nytaar 1939, da han overtog Posten ved Larsens Plads, men vendte alerede den 1. August i Aar tilbage til Toldboden som konstitueret Havnefoged ved Ilavnefoged Rob. Svendsens Overtagelse af Nordre Distrikt. Havnefoged Bessel er fra sin mangleaarige Tjeneste ved Toldboden kendt og afholdt i vide Kredse og ikke mindst som Fører af Havnens Isbryder »Væderen«, med hvilken han udførte et stort Arbejde under den sidste langvarige Isvinter. Han fortsætter som Fører af »Væderen«.

Indvielsen af Aarhus ny Fiskerihavn

Aarhus indviede sin nye Fiskerihavn, der indtil nu har staaet Byen i ca. ½ Mill. Kr. Fiskerihavnen er beliggende ved Lystbaadehavnen, og Arbejdet har staaet paa i 1½ Aar. Fiskerihavnens Kaj maaler 440 m, og der er til Fiskerihavnen knyttet forskellige Bygninger, saasom Auktionshal, Isværk o. s. v. Der skal senere bygges Udsalgsboder og en Bygning med Opholdsrum og Restauration, et Arbejde, der er budgetteret til 225,000 Kr., men som paa

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905 Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für
DANZIG und GOTENHAFEN

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

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

Grund af Vanskelighederne ved Fremskaffelse af Materialer endnu ikke har kunnet paabegyndes. Indvielsen i Dag overværedes af Byraadets Medlemmer, Repræsentanter for Fiskernes Organisationer, Entreprenørerne og flere andre indbudte. Borgmester *H. P. Christensen* holdt Indvielsestalen, idet han udtalte Ønsket om, at denne nye Havn maatte blive til Gavn for Fiskerierhvervet.

Fiskeri-Inspektionen

Det aarlige Eftersyn og Reparationerne af Fiskeridirektoratets Inspektionsskibe ventes afsluttet i Lobet af denne Maaned.

Inspektionsskibet »Falken« har indtaget Station i en fynsk Havn, »F. V. Mortensen« har taget Station i en Havn paa Vestkysten, »Havørnen« er stationeret i en af de østjydske Havne, og »Vesterhavet« er ankommet til et jydsk Værft for Eftersyn, medens »Biologen«, der ligger i sydfynske Farvande, snart kan ventes til en Storebælls-Havn, hvor den skal have Station.

Af den øvrige Inspektionsflaade, ialt omkring 15 til 16 mindre motordrevne Fartøjer, gælder det, at disse Fartøjer saa godt som alle i Lobet af Sommeren har faaet Eftersyn, og de er nu stationeret overalt i de indre Farvande og dels ved Kysterne med Stationer i de smaa Havne og København.

Rumæniens Eksport af Petroleumprodukter i Juli 1940

Rumæniens Eksport af Petroleumprodukter udgjorde i Juli Maaned d. A. 327.439 Tons til en Værdi af 2.441,3 Mill. Lei mod 364.437 Tons til en Værdi af 958,9 Mill. Lei samme Maaned f. A., altsaa en Nedgang paa 40.128 Tons (11 pCt.) og en Prisfølgelse paa 1.482,4 Mill. Lei Eksporten fordelte sig paa følgende Grupper:

	Tons	1000 Lei
Raolie	40.068	233.074
Letbenzin	115.932	1.197.766
Benzin	2.336	17.953
Lampeolie	44.856	339.218
Solarolie	65.934	438.236
Mazut	53.661	174.902
Olie	1.132	12.569
Asfalt	3.200	14.100
Parafin	320	13.489
	327.439	2.441.307

I de første 7 Maaneder af indeværende Aar udgjorde Eksporten 2.124.116 Tons mod 2.595.457 Tons i samme Tidsrum f. A.

Kendt svensk Havnebygningsingeniør død

Den svenske Ingeniør *Ingemar Petersson* er afgaaet ved Døden, 70 Aar gammel. Ingeniør Petersson var en af Sveriges mest ansete Ingeniører paa Vej- og Kanalbygningsområdet og har projekteret talrige Jernbane- og Havneanlæg, ligesom han har skrevet en Række faglige Bøger og Artikler.

Eksamensresultater

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler: Ved de i Esbjerg i September/Oktobre afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til den almindelige Maskinisteksamen mødte 29 Eksaminander, hvoraf 27 bestod.

Til Motorpasserprøven indstillede sig 1 Eksaminand, som bestod.

Danmarks Handel med Slovakiet

Mellem Slovakiet, Danmark, Holland og Belgien bestaar der ikke traktatmæssigt ordnede Handelsforbindelser, men der finder Handel Sted i Form af Kompensationsforretninger. Man venter i slovakiske Erhvervskredse, at disse For-

retninger med det første vil kunne blive afviklede over den tysk-slovakiske Clearing.

Krigsforsikringspræmierne for Vareforsendelser

Krigsforsikringspræmierne for Forsendelse af Varer mellem danske Havne indenfor Skagen, mellem Helsingør—Helsingborg og mellem København—Malmø og vice versa, som den 3. September blev nedsat til $\frac{3}{4}$ pCt., er nu nedsat til $\frac{1}{4}$ pCt. gældende fra og med den 15. Oktober 1940.

Kaptajn Anker Svarrer fylder 60 Aar

Et af Søfartens kendte Navne, Medindehaveren af det nautiske Instrumentmagerfirma *Iver C. Weilbach & Co.*, Kaptajn *Anker Svarrer*, fylder Lørdag 60 Aar.

Svarrer kom til Søs i 1895 og sejlede først med Fanø-Sejlskibe og siden med store tyske Sejlskibe. I 1903—04 gik han paa Navigationsskolen i København og tog Skibsfører- og Styrmandseksamen, og i Sommeren 1904 blev han Understyrmand paa »Georg Stage«. Samme Efteraar gik han til Orlogs, og Aaret efter kom han paa Reserveløjtnantskolen. Derpaa traadte han i Ø. K.s Tjeneste og sejlede i en Aarrække i Kystfart paa Singapore og Bangkok. Senere førte han flere af Kompagniets Motorskibe, til han i 1925 gik i Land og blev optaget som Kompagnon i det kendte nautiske Firma. Han er vellidt og agtet i meget vide Krese.

Kaptajn Zieler 70 Aar

Afdelingschef ved Søkortarkivet, Kaptajn *C. C. Zieler*, fyldte forleden 70 Aar. Som ung Premierløjtnant i Marinen rejste han til Siam, hvor han blev Chef for Søminekorpsen og i en Aarrække ledede Opmaalning og Kortlægning af de siamesiske Farvande. Hjemkommen fra Østen blev han i 1908 udnævnt til Kaptajn med Tjeneste i Øvelsesskibe og ved Orlogsværftet. I 1919 blev Kaptajn Zieler Afdelingschef i Søkortarkivet og har her udført et stort, af alle, heriblandt mange af vore Læsere, højt paaskønnet Arbejde som Redaktør af »Efterretninger for Søfarende« og »Den danske Lods«.

50 Aar

Fører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *C. J. Slavinsky*, fylder den 20. Oktober 50 Aar.

60 Aar

Fører i Fyrvæsenet, Kaptajn *P. H. F. Saxtorph*, fylder den 21. Oktober 60 Aar.

Den 23. Oktober fylder Fører i A/S De Forenede Kulimportører, Kaptajn *C. E. Stengade*, 60 Aar. Kaptajn Stengade er for Tiden Fører af S/S »Skandia«.

70 Aar

Tidligere mangeaarige Fører i D.F.D.S., Kaptajn *A. H. Pape*, fylder den 29. Oktober 70 Aar. Kaptajn Pape, der sidst var Fører af S/S »Hroar«, tog sin Afsked 1935.

Dødsfald

Til København er der indløbet Meddelelse om, at Styrmand i Dampskibsselskabet *Orient*, *Charles Bang-Ullner*, er død i Udlandet.

Styrmand *Bang-Ullner*, der blev 45 Aar gammel, var født i Genève som Søn af Kunstmaleren *Jørgen Bang-Ullner*. Han kom til Søs i 1909 med Skoleskibet »Viking« og deltog i dette Skib i tre Togter til Vladivostok, Jordan rundt og til Sydamerika. Styrmandseksamens 1. og 2. Del tog han fra Københavns Navigationsskole i 1913 og blev samme Aar ansat som Styrmand i Det Forenedes Amerika-baad »Oscar II«. Senere sejlede han med forskellige af Selskabets Skibe, indtil han traadte over i Dampskibsselskabet »Orient«, hvor han nu var 1. Styrmand og stod umiddelbart foran Udnævnelsen til Kaptajn.

Bang-Ullner var meget vellidt af sine Kammerater og Besætningerne i de Skibe, han havde sejlet med.

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 PB. KVARTAL ||| **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

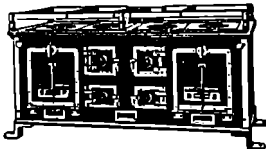
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftets»

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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

*Kabys - Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

M. B. & COHN

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

GRUNDLAET 1848

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weeseberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

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

DET FORENEDE**DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S****CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberetol for Træskebe
Patent Mørje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

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

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel.: "Zetetica"

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 16. Oktober 1940.

Nr. 44.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølsaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølsaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

2500. (P). Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djuprännna. Oprettelse af nye Fyr og Taagesignalstationer. Fyr nedlægges. Lystønder inddrages.

(U. f. s. Nr. 40/2039. Stockholm 1940.)

I Løbet af 1940 vil nedennævnte nye Fyr ved *Kalmarsunds djuprännna* blive tændt:

a) *Skansgrundet* Fyr paa $56^{\circ} 39'_{14}$ N. $16^{\circ} 22'_{71}$ E., ved Rendens S.-ligste Del. Fyret vil vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 20^s , Lys 13^s , Mørke 2^s , Lys 3^s , Mørke 2^s . Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 13 Sm. Hvidt Taarn med sort Bælte. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra c. 196° til c. 203° . | 9. Rødt i Pej. fra c. 10° til c. 14° . |
| 2. Rødt i — - c. 203° - c. 214° . | 10. Grønt i — - c. 14° - c. 18° . |
| 3. Grønt i — - c. 214° - c. 219° . | 11. Hvidt i — - c. 18° - c. 24° . |
| 4. Rødt i — - c. 219° - c. 249° . | 12. Rødt i — - c. 24° - c. 35° . |
| 5. Grønt i — - c. 249° - c. 256° . | 13. Grønt i — - c. 35° - c. 58° . |
| 6. Rødt i — - c. 256° - c. 342° . | 14. Rødt i — - c. 58° - c. 150° . |
| 7. Grønt i — - c. 342° - c. 6° . | 15. Grønt i — - c. 150° - c. 196° . |
| 8. Hvidt i — - c. 6° - c. 10° . | |

Taagesignal afgives med Nautofon, 1 Stød hver 15^s , Stød 4^s , Pause 11^s . Lyden udsendes fortrinsvis i S.-lig Retning.

b) *Ombøjningen* Fyr, lige overfor Indsejlingen til *Kalmar*, paa $56^{\circ} 39'_{63}$ N. $16^{\circ} 23'_{09}$ E. Fyret vil vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s , Blink 1^s , Mørke 1^s , Blink 1^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Taarn med sort Bælte, om Natten facadebelyst paa alle Sider. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra c. 190° til c. 202° . | 6. Hvidt i Pej. fra c. 24° til c. 31° . |
| 2. Rødt i — - c. 202° - c. 226° . | 7. Rødt i — - c. 31° - c. 61° . |
| 3. Grønt i — - c. 226° - c. 281° . | 8. Hvidt i — - c. 61° - c. 129° (uforst.). |
| 4. Rødt i — - c. 281° - c. 318° . | 9. Rødt i — - c. 129° - c. 155° . |
| 5. Grønt i — - c. 318° - c. 24° . | 10. Grønt i — - c. 155° - c. 190° . |

c) *Krongrundet* Fyr paa $56^{\circ} 41'_{38}$ N. $16^{\circ} 24'_{41}$ E., ved Rendens N.-ligste Del. Fyret vil vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser

hver 8^s, Lys 4,25^s, Mørke 1,25^s, Lys 1,25^s, Mørke 1,25^s. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 11 Sm. Hvidt Taarn med sort Bælte. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra c. 222° til c. 226°. | 6. Grønt i Pej. fra c. 58° til c. 90°. |
| 2. Rødt i — - c. 226° - c. 273°. | 7. Hvidt i — - c. 90° - c. 184°. |
| 3. Grønt i — - c. 273° - c. 23°. | 8. Rødt i — - c. 184° - c. 213°. |
| 4. Hvidt i — - c. 23° - c. 31°. | 9. Grønt i — - c. 213° - c. 222°. |
| 5. Rødt i — - c. 31° - c. 58°. | |

Taagesignal afgives med Nautofon, To-Stød hver 20^s, Stød 3^s, Pause 3^s, Stød 3^s, Pause 11^s.

Fyrene a), b) og c) er alle opført saaledes, at selve Fyrlanteren befinder sig over Rendens E.-lige Kant. Fundamenterne ved disse Fyr samt ved de i Rendens W.-lige Kant opførte Fyr, *Huvudet* og *Osvallsgrundet* Fyr, skyder sig under Vandet c. 5 m ud fra Rendens Kanter, hvorfor man ikke bør komme ovennævnte 5 Fyr nærmere end c. 10 m.

Efter Tænding af Fyrene *Skansgrundet*, *Ombøjningen* og *Krongrundet* foretages følgende Forandringer ved Fyrbelysningen i *Kalmarsunds djupränna*:

d) Følgende Fyr nedlægges:

Grimskär med Taagesignalstation, *Grimskärs lykta nordöstra* og *sydvästra*, *Tjärhovet södra* og *norra* samt *Kalmar varv*.

e) Følgende Lystønder inddrages:

Norra angoringsbojen, *Krongrundet västra* og *östra*, *Huvudet östra*, *Kalmar södra boj*, *Skansgrundet* samt *Bosen*.

f) Lystønden *Osvallsgrundet östra* flyttes c. 150 m mod S. langs Kanten af Renden til c. 56° 40',³² N. 16° 23',⁶¹ E. og benævnes derefter *Mellgrund*.

(E. f. S. Nr. 43/2451 1940. Kort Nr. 181.)

2501. Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djupränna. Højspændingskabler udlagt. Advarsel.

(U. f. S. Nr. 40/2040. Stookholm 1940.)

Fra *Tjärhovet* paa c. 56° 40' N. 16° 23' E. er udlagt elektriske Højspændingskabler til de under Bygning værende Fyr, *Skansgrundet*, *Ombøjningen* og *Krongrundet*. De søførende advares imod at ankre i Nærheden af Kablerne; Beskadigelse af disse medfører Erstatningskrav.

(E. f. S. Nr. 44/2500 1940.)

2502. Rusland. Finske Bugt. Viborg Bugt. Sejlads tilladt.

(N. f. S. Nr. 43/3232. Berlin 1940.)

Sejlads er tilladt til nedennævnte Pladser:

- Viborg* Havn for Skibe med indtil 4,2 m Dybgaende.
 - Trångsund* Havn for Skibe med indtil 5,1 m Dybgaende.
 - Trångsund* Red for Skibe med indtil 7,2 m Dybgaende.
- Viborg* c. 60° 42' N. 28° 45' E.

2503. Estland. Finske Bugt. Pakri NW. Farligt Omraade frigivet.

(N. f. S. Nr. 43/3233. Berlin 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 23/1538 1940 meddeles, at Sejladsen er frigivet i det deri under Punkt I nævnte Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| a. 59° 31', ¹ N. 24° 00', ⁶ E. | c. 59° 22', ⁶ N. 23° 49', ³ E. |
| b. 59° 25', ⁸ N. 24° 04', ³ E. | d. 59° 25', ⁴ N. 23° 42', ² E. |

(E. f. S. Nr. 23/1538 1940.)

2504. (T). Tyskland. Darsser Ort NE. Vrag.

(N. f. S. Nr. 43/3239. Berlin 1940.)

Vraget af en Motorskonnert er sunket i 14 m Vand paa c. 54° 36',⁵ N. 12° 45',⁵ E. En Vragtønde vil blive udlagt paa Stedet.

2505. Tyskland. Kieler Bugt. Slien. Farvand spærret.

(Meddelelse fra Kgl. dansk Konsulat, Flensburg, den 4/10 1940.)

Strækningen af *Slien* mellem *Kappeln* og *Maesholm* paa c. 54° 41' N. 10° 00' E. er spærret for al civil Trafik paa Hverdage Kl. 0900—1300.

(Se Tillæg.)

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

2506. Sverige. Sundet. Höganäs Indsejling. Fyr atter tændt.
(U. f. S. Nr. 40/2084. Stockholm 1940.)
Höganäs Fyr paa c. $56^{\circ} 12' N.$ $12^{\circ} 33' E.$ samt Fyrene Höganäs ränna nedre og övre er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 40/2349 1940.)
2507. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 10. Oktober d. A. af den gravede Rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk fandtes Dybden at være $4,2$ m i E.-Siden af Renden, $5,1$ m i Midten af Renden og $4,1$ m i W.-Siden af Renden.
Udenfor Fyrinien findes et bugtet Løb med $5,7$ m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.
c. $54^{\circ} 52' N.$ $12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$
(E. f. S. Nr. 39/2308 1940.)
2508. Danmark. Lille-Bælt. Wedellsborg Hoved SSE. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.
Den i E. f. S. Nr. 43/2462 1940 rapporterede Skibsfartshindring paa c. $55^{\circ} 21',2 N.$ $9^{\circ} 47',8 E.$ er forgæves eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 43/2462 1940.)
2509. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.
Paa Skydeterrænet ved Halk afholdes Skarpskydningsøvelser den 16. Oktober 1940. Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 2/60 1940.
Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. $55^{\circ} 10',6 N.$ $9^{\circ} 38',8 E.$
2510. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel. Skarpskydningsøvelser afholdes fra Skydepladsen ved Arnkilsøre i Dage fra 4.—7. November d. A.
Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 2/61 1940.
c. $54^{\circ} 58',8 N.$ $9^{\circ} 45',0 E.$

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2511. Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
E. f. S. Nr. 38/2250 1940 udgaar og erstattes med:
Skarpskydningsøvelser finder Sted paa Hevring Hede alle Hverdage fra den 14. til den 26. Oktober 1940. Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1600.
Den 14., 15. og 19. samt 21.—26. Oktober begrænses Skydepladsen over Havet af Linierne: Ørsted Kirke—Vindingsminde (c. $56^{\circ} 31',3 N.$ $10^{\circ} 26',8 E.$) og W.-Kant af Hevring—Hevring Møller (c. 1 Sm N. for Hevring). Disse Linier angives, foruden af Ørsted Kirke, af Baaker med en hvidmalet Trekant med nedadvendt Spids. Indenfor de nævnte Linier strækker Fareomraadet sig $5,4$ Sm fra Kysten.
Den 16., 17. og 18. Oktober begrænses Skydepladsen over Havet
mod Nord: af Breddeparallelle 56° 40',5 N.
mod Øst: af Meridianen gennem Bonnerup Fiskerihavn, 10° 42',8 E.
Under Skydning hejses rødt Flag med hvid Spuns paa det højeste Punkt af Kysten udfor Hevring Hede samt i NE.-Kanten af Hevring By.
Naar Signalerne er hejst, er det forbudt at besejle eller opholde sig paa det angivne Fareomraade over Havet.
Under Passage af Ruteskibe og lignende til og fra Randers Fjord vil Skydningen blive indstillet. Saadan Passage bør ske paa hurtigste Maade.
Hevring: c. $56^{\circ} 31' N.$ $10^{\circ} 23',5 E.$

2512. (T). Sverige. Kattogat. Göteborg. Ryanabbe Fyr slukket.

(U. f. S. Nr. 40/2085. Stockholm 1940.)

Fyret paa Duc d'Albe *Ryanabbe* paa $57^{\circ} 41',_{36}$ N. $11^{\circ} 53',_{46}$ E. i *Göteborg* Havn er midlertidigt slukket paa Grund af Reparation.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**2513. Finland. Petsamo. Liinahamari. Oplysning om Havn.**

(N. f. S. Nr. 43/3275. Berlin 1940.)

Liinahamari Havn paa c. $69^{\circ} 39'$ N. $31^{\circ} 19'$ E. er aabnet for Skibsfarten. Mine-lodser kan faas.I Havnen er 2 Landingsbroer. Den gamle Landingsbro er 40 m lang. Dybden ved Broen 6,7 m. Paa Broen er en Kran med Bæreevne $\frac{1}{2}$ Ton. Den nye Landingsbro er 200 m lang og Dybden ved Broen 7,9 m. Paa den nye Bro er en Kran med Bæreevne 25 Tons.**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****2514. Afrika W.-Kyst. Kamerun. Bimbia}Floden}Barre.} Oplysning om tilladt Dyb-gaaende.**

(N. f. S. Nr. 43/3254. Berlin 1940.)

Det tilladte Dyb-gaaende for Skibe, der ønsker at passere *Bimbia Barren*, er 5,8 m ved Springtidshøjvande og 5,2 m ved Niptidshøjvande.**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****2515. Argentina. Rio de la Plata. Practicos Recalada Fyrskib flyttet. Oplysning om Radiofyr.**

(N. f. S. Nr. 43/3262. Berlin 1940.)

1. *Practicos Recalada* Fyrskibs Plads er nu: $35^{\circ} 10' 06''$ S. $56^{\circ} 19' 06''$ W.
2. Fyrskibets Radiofyr's Rækkevidde er c. 100 Sm.
3. Efter Anmodning fra Skibe transmitterer Radiofyret Tidssignalet paa Type A 2.

(E. f. S. Nr. 40/2331 1940.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**2516. Spanien E.-Kyst. Columbrete Grande Fyr forandret.**

(N. f. S. Nr. 43/3244. Berlin 1940.)

Columbrete Grande Fyr paa c. $39^{\circ} 54',_0$ N. $0^{\circ} 41',_2$ E. er forandret. Flammens Højde er nu 85 m. Synsvidde: 24 Sm.**2517. Grækenland. Patras Bugt. Patras Havn. Fyr nedlagt.**

(A. a. N. Nr. 59 (16). Athen 1940.)

Fyret *St. Nicolas de Patras* paa c. $38^{\circ} 15',_1$ N. $21^{\circ} 44',_2$ E. er nedlagt.**2518. Grækenland E.-Kyst. Trikeri Channel. Spærring udlagt. Sejladsforskrift.**

(A. a. N. Nr. 65 (18). Athen 1940.)

Over *Trikeri Channel* er lagt en Spærring fra *Cap Griva* paa c. $39^{\circ} 05',_6$ N. $23^{\circ} 12',_0$ E. i Retning 167° til Pladsen $39^{\circ} 01',_2$ N. $23^{\circ} 13',_5$ E. paa *Eubæa* N.-Kyst.

Ved Spærringens N.-Ende findes en Gennemsejlingsaabning, ved hvilken der er opankret et Vagtskib c. 280 m 180° fra *Cap Griva*.

Der er Lodstvang ved Spærringen. Et Skib, der ønsker at passere *Trikeri Channel*, skal 4 Timer før Passagen pr. Radio til Kaldesignal *XW*, Bølgelængde 600 m, sende Anmodning herom med Opgivelse af Klokkeslet for selve Passagen af Spærringen samt Skibets Dybgaaende.

Ved Ankomst til Spærringen skal Skibene stoppe for at afvente Lods. Uden Lods om Bord maa intet Skib passere en Linie parallel med Spærringen og i en Afstand af 1000 m fra denne.

I særlige Tilfælde af svær Sø med S.-lig Vind kan der efter forudgaaende indhentet Tilladelse benyttes en Passage ved Spærringens S.-lige Ende, hvor et Vagtskib er forankret c. 500 m 330° fra Gennemsejlingsaabningen. Udover de særlige Tilfælde er al Passage gennem den S.-lige Gennemsejling forbudt.

Vagtskibene fører de internationale Afvisnings- og Advarselssignaler.

(E. f. S. Nr. 43/2490 1940.)

2519. Rumænien. Sorte Hav. Donau Munding. Sulina. Oplysning om Taagesignals Plads.

(N. f. S. Nr. 43/3248. Berlin 1940.)

Taagesignalet Plads er paa det S.-lige Molehoved paa c. 45° 10',₁ N. 29° 44',₄ E.

2520. Rusland. Sorte Hav. Kap Souk Su. Oplysning om Fyrtaarns Plads.

(N. f. S. Nr. 43/3250. Berlin 1940.)

Kap Souk Su Fyr er flyttet til c. 43° 05',₅ N. 40° 35',₂ E., 0,₂₇ Sm 116° fra dets tidligere Plads.

2521. Tunis. Cap Bon SE. Farligt Omraade.

(N. f. S. Nr. 43/3247. Berlin 1940.)

Et Omraade, der er farligt for Sejladsen, findes SE. for *Cap Bon* og er begrænset, som følger:

1. mod Nord af Breddeparallellen 37° 00' N.
2. mod Øst af Meridianen gennem 11° 20' E.
3. mod Syd af Breddeparallellen 36° 50' N.
4. mod Vest af Kysten af *Tunis*.

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

2522. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Riouw Strædet. Orion Reef. Tønde forandret.

(N. f. S. Nr. 42/3200. Berlin 1940.)

Tønden paa c. 0° 58',₉ N. 104° 13',₂ E., c. 0,₅ Sm W. for *Lobam Ketjil* Fyr, er blevet forandret, idet der som Topbetegnelse i Stedet for Keglestubben er anbragt et Spejl, hvilket er synligt i en Afstand af c. 1000 m.

2523. Sunda Øerne. Flores S.-Kyst. Aemere Bugt. Fyr nedlagt.

(N. f. S. Nr. 42/3226. Berlin 1940.)

Fyret paa c. 8° 50',₄ S. 120° 51',₆ E. er nedlagt.

2524. Kina. Yangtze Floden Munding. Ariadne Rock Fløjtetønde flyttet.

(N. f. S. Nr. 42/3227. Berlin 1940.)

Ariadne Rock Fløjtetønde er flyttet til c. 31° 07',₇ N. 122° 13',₁ E., 1,₉ Sm 243° fra den tidligere Plads.

2525. Kina. Kiachow Bugt. Tsingtao. Forbudt Ankerplads. Grænser ændret.

(N. f. S. Nr. 42/3202. Berlin 1940.)

Ankring, Fortøjning og Fiskeri er forbudt indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

- a) *Tsingtao* Molehoved.
 b) En rødmalet Stumptønde (Fortøjningstønde) 490 m 224° fra *Tsingtao* Fyr paa c. 36° 03' N. 120° 19' E.
 c) En rødmalet Spidstønde c. 860 m 167°,5 fra *Tsingtao* Fyr.
 d) *Hui chuen* Pynt.
 e) *Tsingtao* røde Fyr med Formørkelser.
 f) Et Taarn ved det *japanske* Generalkonsulat paa c. 36° 03',7 N. 120° 19',0 E. Tønderne b) og c) er netop udlagt. Den rødmalede Spidstønde lige NE. for c) er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 4/374 1940.)

2526. Korea SE.-Kyst. Husan (Fusan) N.-lige Indsejling. Forbudt Omraade.

(N. f. S. Nr. 42/3203. Berlin 1940.)

Sejlads er forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem nedennævnte Punkter.

a) *Bôbi Matu* Fyr paa c. 35° 05',7 N. 129° 06',2 E., paa *Bôbi Matu* Pynt, 1,4 Sm 288° fra *Goroku Tô* Fyr. *Bôbi Matu* Fyr viser fast, rødt Lys. Flammens Højde: 9,4 m. Synsvidde: 1 Sm. Rød og hvid, rund Fyrpæl med 1 hvid Ballon.

b) Et Fyr, der viser rødt, fast Lys, Flammens Højde: 26,4 m, Synsvidde: 1 Sm, rød og hvid, rund Fyrpæl med 1 hvid Ballon, paa c. 35° 05',9 N. 129° 06',0 E., 1,58 Sm 291° fra *Goroku Tô* Fyr.

c) Rødmalet, cylindrisk Lystønde A, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6,0^s, Flammens Højde: 3,3 m, Synsvidde: 8 Sm, paa c. 35° 05',2 N. 129° 06',1 E., 1,42 Sm 267° fra *Goroku Tô* Fyr.

d) Rødmalet, cylindrisk Lystønde B, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, Flammens Højde: 3,3 m, Synsvidde: 8 Sm, paa c. 35° 05',2 N. 129° 05',9 E., 1,58 Sm 268°,5 fra *Goroku Tô* Fyr.

2527. Japan. Hokkaido S.-Kyst. Muroran Kô. Vrag.

(N. f. S. Nr. 43/3272. Berlin 1940.)

Et Vrag ligger sunket paa c. 42° 20' N. 140° 55' E., 1,07 Sm 236,5° fra *Muroran* Fyr. En grønmalet Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s, er udlagt ved Vraget.

2528. Japan. Honshu S.-Kyst. Yokohama Kô. Fyr nedlagt.

(N. f. S. Nr. 42/3205. Berlin 1940.)

Fyret paa c. 35° 26',2 N. 139° 40',2 E., ved Tømmeroplagspladsens NE.-Hjørne, er nedlagt.

2529. Japan. Kyushu E.-Kyst. Utiumi Kô. Forfyr forandret.

(N. f. S. Nr. 42/3204. Berlin 1940.)

Fyret paa c. 31° 45',2 N. 131° 28',4 E., der viste hvidt og rødt Lys med Formørkelser, er forandret til at vise hvidt og rødt, fast Lys. Synsvidde: 11 Sm.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

2530. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde aftaget.
Dybden i den W.-lige Halvdel af Indløbet til *Rødby Havn* er formindsket og aftager fra 4 m i Løbets Midte til 2,2 m ved det W.-lige Molehoved.
c. 54° 39' N. 11° 21' E.
(Havnelods, Side 170.)

2531. Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Dybde i Indløbet.
I Indløbet til *Hammerhavnen* er Dybden nu efter foretaget Oprensning overalt 4,0 m.
c. 55° 17' N. 14° 46' E.
(E. f. S. Nr. 5/395 1940. Havnelods, Side 82.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2532. Danmark. Kattegat. Frederikshavn SW. t. S. Skibsfartshindring fjernet.
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 33/2004 1940 meddeles, at den deri nævnte Skibsfartshindring paa 57° 25' (45") N. 10° 33' (62") E. er fjernet.
(E. f. S. Nr. 33/2004 1940.)

2533. (T). Danmark. Limfjorden. Lystønden Sællundeholm Løb Nr. 1 ikke paa Plads.
Lystønden *Sællundeholm Løb Nr. 1* paa 56° 41' (04") N. 8° 14' (27") E. er ikke paa Plads.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2534. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning mellem Tisted Havn og Silstruphoved.
E. f. S. Nr. 39/2307 1940 annulleres og erstattes med:
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 8. Oktober d. A. udfærdiget nedenstaaende Bekendtgørelse.

§ 1.

I et Omraade af *Tisted Bredning* beliggende langs Kysten mellem *Tisted Havn* og *Silstruphoved* og mod S. og E. begrænset af en ret Linie gennem to Baaker paa *Silstruphoved* til en rød- og hvidstribet Bøje paa 56° 56' 13" N. 8° 42' 18" E. og derfra en ret Linie gennem *Tisted Kirke* er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Både af enhver Art indtil videre forbudt.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
Samtidig ophæves Bekendtgørelse af 31. August 1940 angaaende Forbud mod
Sejlads i *Tisted Bredning* mellem *Dragsbæk* og *Silstruphoved*.
(E. f. S. Nr. 39/2307 1940.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
A/o BRØN & WITZKE
Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9316

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.
TOLDBOGGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER**

FRA
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT
WERK FRIEDRICHSORT



DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUSTELEFON 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

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSETELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. FriisTELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERSStatstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1878)

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

SVENDBORG

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 43

TORS DAG 24. OKTOBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den europæiske Krig fortsættes med gensidige Bombardementer af Havneanlæg og andre Maal, ligesom der ogsaa i de sidste Dage synes at være indtraadt en Skærpelse af den tyske Undervandsbaads-krig, men bortset fra disse mere eller mindre rutinemæssige Operationer, er det, der har størst Interesse fra et fragtmæssigt Standpunkt, den livlige diplomatiske Virksomhed der udfoldes paa forskellige Felter. Her i Europa synes der at være Muligheder for helt nye storpoltiske Konstellationer, og i det fjerne Østen er Spændingen, selv om den synes at have skjult sig noget under Overfladen, næppe bleven mindre, hvilket U.S.A. Regeringens Hjemkaldelse af amerikanske Borgere fra Japan og de af Japan besatte Omraader i Kina er et tydeligt Tegn paa.

Under Indtrykket af alle de mange Vanskeligheder selv den allernærmeste Fremtid kan medføre, er det forstaaeligt, at de neutrale Redere er særdeles forsigtige i deres Dispositioner, og Aktiviteten paa de frie oversøiske Markeder er derfor ogsaa ret begrænset. Amerikanske Befragtere er stadig aabne for Tonnage for Erts, saavel fra Forindien, som fra Sydafrika, Sorthavet, Sydamerika og Philippinerne, men det kniber tilsyneladende med at skaffe Tonnage til de af Befragterne indikerede Rater. Fra Forindien er sluttet Manganerts til USNH. til \$15.50, medens der for en Ladning Ilmenite maatte betales $\frac{1}{2}$ Dollar mere. Fra de andre Afskibningscentre er Raterne nominelt uforandrede.

Fra Hampton Roads er sluttet Kul til Lower Plate til \$5.25, og i modsat Retning er sluttet Hørfro fra Santa Fe til New York til \$8.50. For en Ladning Erts fra Rio til Sydney CB. betalles \$8.—. Fra USNH. til Japan søges Tonnage for Stykgods paa Netcharter til omkring \$17.50, og for Bonuld fra Gulven til Vladivostock indikeres 33 Cts. per Cbft. bale paa fio. Basis.

Paa de i London kontrollerede Markeder er Forholdene nærmest uforandrede. En Ladning heavy grain sluttedes fra St. Lawrence til Dublin til 18,6d., hvilket er en lille Forbedring.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene beskæftigelsesmæssigt set stadig gode. I Størstedelen af disse Trades er Raterne jo fastlagte, men der, hvor der er nogen Bevægelsesfrihed, kan der opnaas ganske tilfredsstillende Rater, selv om Fortjenesten beskæres noget af daarlige Expeditioner foraarsaget af den mørke Aarstid og Vejret. I Kulfarten fra Tyskland til Danmark har der været noget mere Liv og det har været noget lettere at arrangere Stem.

NORGES HANDELSFLAADE

Det statistiske Centralbureau i Oslo har udsendt nærmere Redegørelse angaaende Norges Handelsflaade pr. 1. Januar 1940. Den udgjorde da 4,846,000 Tons Brutto (heri medregnet Motor- og Dampskibe over 25 Tons Brutto og Sejlskibe over 50 Tons Brutto).

Nettoforøgelsen i 1939 var forholdsvis lille, nemlig 90,000 Tons Brutto, mod 213,000 Tons Brutto i 1938 og 342,000 Tons Brutto i 1937.

Væksten i Flaaden i de senere Aar er udelukkende faldet paa Motorskibstonnagen, mens Dampskibstonnagen er aftaget hvert Aar siden 1931. Motorskibs-

tonnagen udgjorde pr. 1. Januar 1940 ialt 3,083,000 Tons Brutto eller 64 pCt. af hele Tonnagen.

Flaadens Forøgelse har i de senere Aar i stor Udstrækning bestaaet af Tankskibe. Pr. 1. Januar i Aar udgjorde Tankskibsflaaden 1.902.000 BRT. eller 39 pCt. af hele Flaaden. Af Tanktonnagen var 91 pCt. Motortankskibe og 9 pCt. Damp-tankskibe.

Den samlede Tilgang i 1939 var paa 365,000 Tons Brutto, heraf var 302,000 Tons nybygget Motorskibstonnage, mens 39,000 Tons bestod af ældre Skibe købt fra Udlandet. Afgangen var ialt 276,000 Tons Brutto, hvoraf 169,000 Tons skyldtes Salg af ældre Skibe til Udlandet. Ved Krigsforlis i 1939 tabtes 62,000 BRT.

Af Motorskibene var 1,110,033 Tons Brutto under 5 Aar og 898,331 Tons mellem 5 og 10 Aar. Af Dampskibstonnagen var de tilsvarende Tal henholdsvis 91,661 og 103,524 Tons Brutto.

Farten mellem Norge og Udlandet gik lidt ned i 1939, nemlig fra 19,3 Mill. Tons Netto i 1938 til 19,1 Mill. Tons i 1939. Disse Tal omfatter imidlertid Malmfarten paa Narvik, og denne var mindre i 1939 end i foregaaende Aar. Tonnage af Skibe kommet til og udgaaet fra Narvik i Maltransport gik ned fra 5,2 Mill. Tons Netto i 1938 til 4,5 Mill. Tons i 1939. Holdes Malmfarten udenfor, bliver der en mindre Stigning i Farten fra Norge, nemlig fra 14,2 Mill. Tons i 1938 til 14,6 Mill. Tons i 1939.

Norske Skibes Andel i Farten paa Norge steg fra 49,1 pCt. i 1938 til 51,6 pCt. i 1939.

KRIGSFORSIKRINGSPRÆMIERNE FOR VAREFORSENDELSER

Krigsforsikringspræmierne for Forsendelse af Varer mellem danske Havne indenfor Skagen, mellem Helsingør—Helsingborg og mellem København—Malmø og vice versa, som den 3. September blev nedsat til $\frac{3}{4}$ pCt., er nu nedsat til $\frac{1}{2}$ pCt., gældende fra og med den 15. Oktober 1940.

SVERIGES HANDELSFLAADE

Krigsforlisene indenfor den svenske Handelsflaade har i Følge en af »Morgentidningen« udarbejdet Statistik kostet 401 Sømænd Livet, hvilket er over Halvdelen af det Antal, som omkom under hele forrige Verdenskrig.

Den Tonnage, som er sænket fra September 1939 til Oktober 1940, opgaves til 75 Skibe paa 157,000 Br. Reg. Tons, hvilket er omkring 10 pCt. af hele Flaaden.

SVEA-KANALEN

At forene Østersøen med Nordsøen ved Hjælp af en Vandvej trukket blandt andet gennem de store Indsøer Mälaren, Hjälmaren og Väneren er en gammel Plan, der paany er blevet aktuel. For 100 Aar siden lik man bygget en saadan Vandvej fra Stockholm til Göteborg gennem Indsøerne Mälaren, Vätern og Väneren. Den er farbar i hele sin Udstrækning for Skibe indtil ca. 300 Tons Dødvægt, men uddybedes for ca. 25 Aar siden, saa den kan modtage Skibe paa op til 3000 Tons Dødvægt paa den Del, Trolhätta Kanal, som gaar fra Nordsøen til Värmlands Havne.

Begyndelsen paa den store Sveakanal er gjort ikke blot fra Østersøen, hvor Södertälje Kanal nu kan tage Skibe paa 3000 Tons Dødvægt op i Mälaren, men ved Hammerby-Kanalen gennem Stockholm Bys Omraade ligger Mälaren aaben for Fartøjer op til mellem 5000 og 6000 Ts. Dødvægt, saa de kan losse og laste i Dybdehavnene Köping og Västerås. Del, som staar tilbage, er saledes en Vandvej fra Mälarens østlige Ende gennem Hjälmaren ud i Väneren.

Den store Fabriksby Eskilstuna har nu for Alvor begyndt at igangsætte Agitationen for at blive delagtig i direkte Forbindelse med udenlandske Havne. Planerne herfor er allerede udformet, og man ønsker at faa en Udbygning af Elvene Eskilstunaåen og Torshällaåen fra Mälaren samt en gravet Kanal videre ud i Hjälmaren. Man er blevet staaende ved en Søforbindelse med samme Dybde som Kanalen fra Nordsoen til Väneren, altsaa 5 Meter.

Det er denne Agitation fra Eskilstuna, som nu har vakt de slumrende Planer tillive om en Svea Kanal. Der findes adskillige baade Elve og Indsøer paa denne Strækning, som man tænker at benytte, og videre har man Hjälmare Kanal fra Mälaren til Hjälmaren, som nu tager Fartøjer af den sædvanlige indenlandske Kanaltype op til 300 Tons, men som tænkes uddybet til 5 Meter. Det hele skulde koste ca. 145 Mill. Kr., et Beløb, som i disse Tider ikke synes altfor stort. Kanalen skulde i hele sin Udstrækning være et Dobbeltfarvand, altsaa med Fartøjspassager hvor som helst.

Paa Grund af Arbejdets Størrelse vil Kanalbygningen eventuelt ske for at afhjælpe Arbejdsløsheden og maa deles i tre Etaper. Den første omfattende Hjälmare Kanals Uddybning vil beskæftige 1300 Mand i 3 Aar, anden Etape, Kanalen Väneren til Indsøen Möckeln, vil give 1700 Mand Arbejde i 3 Aar, og tredje Etape, Hjälmaren—Lettelven—Möckeln, vil beskæftige 3000 Mand i 3 Aar.

Man tror naturligvis ikke, at de 145 Mill. Kr., som skulde medgaa til at bygge Svea Kanal, vil komme til at give vanlig Kapitalrente, da man mener, at Kanalen bør være en stimulerende Faktor, hvorfor Kanalafgifterne maa sættes lave og slet ikke højere end at de dækker Driftsomkostningerne og muligvis Afsætning til en Fornyelsesfond for mekaniske Apparater og Bygninger med kort Levetid. Ca. 80 pCt. af Arbejderne paa Kanalen er af den Art, at de ikke vil behøve at fornyes.

Svea Kanal vil for det meste komme til at gennemløbe flade Egne. Kanalens højeste Punkt vil blive 89 Meter over Havet. Tilgangen paa Malm og andre Mineraler, Torv og Trælast, er betydelig indenfor de Omraader, som berøres af Kanalen. De største Byer ved Kanalen er Örebro og Eskilstuna med respektive 50.000 og 40.000 Indbyggere, begge vigtige Industribyer. Videre er der Bosfors og Degerfors med store Jernværker og en Mængde andre Jern- og Metallforædlingsfabriker, Fabriker for Bygningsmaterialer etc.

Man har forsøgt at kalkulere den Transportmængde, som en Svea Kanal til en Begyndelse kunde regne med under normale Forhold, og er standset ved 1 à 1,2 Mill. Tons pr. Aar, deraf ca. Halvdelen for rent lokale Transporter og Resten til andre Dele af Sverige eller Udlandet. Kanalen vil med andre Ord for Massegoods faa større Betydning end Göta Kanal, men mindre end Trollhätta Kanal. Dertil kommer, at Erhvervslivet i de Egne, Kanalen vil løbe igennem, i høj Grad vil stimuleres ved dens Bygning.

JAPANSK SKIBSFART PAA HOLLANSK INDIEN

Skibsfartsselskabet »Nan-Yo-Kaiun« i Tokio, der hidtil har drevet Rutefart paa Java, Sumatra og Borneo med 13 Skibe, meddeler, at det vil bygge endnu fire Skibe. To af disse bliver kombinerede Fragt- og Passagerskibe paa hver 8,800 Tons, medens de andre to bliver indrettet udelukkende til Fragtfart med hver 6,800 Tons Rumindhold. Skibene skal bygges af »Mitsubishi-Værket« i Kobe.

Disse Nybygninger viser tydeligt, hvilken Vægt japanske Handelskredse lægger paa Handelen med Hollandsk Indien. Man venter, at Passagertrafikken ogsaa vil stige efter Afslutningen af de Forhandlinger, der for Øjeblikket føres, og man søger derfor at faa de nye Skibe i Søen saa hurtigt som muligt. De skal være færdige senest 1942.

STIGNING I VERDENSPRODUKTIONEN AF OLIE

Ifølge amerikanske Beregninger, gengivne i »Ham-burger Fremdenblatt«, androg Verdensproduktionen af Jordolie i første Halvdel af indeværende Aar ialt

149,8 Mill. Tons — mod 138,4 Mill. Tons i samme Periode f. A. og 135,4 Mill. Tons i tilsvarende Tidsrum i 1938.

For de vigtigste Produktionslande stillede Olieudvindingen sig saaledes for de paagældende tre Halvaar:

	Forste Halvaar		
	1938	1939	1940
	(i Mill. Tons)		
U. S. A.	81,8	84,5	93,7
Sovjetunionen	15,0	14,6	14,8
Venezuela	13,1	13,6	14,3
Iran	5,4	5,5	5,3
Hollandsk Ostindien	3,7	4,4	4,7
Rumænien	3,3	3,2	3,1
Mexico	2,9	2,5	2,8
Irak	2,2	2,1	2,1

Heraf fremgaar det, at Produktionsstigningen for langt den største Del er faldet paa De forenede Staters Olieindustri.

STOCKHOLMS HAVN

I en Udtalelse til Svenska Dagbladet har Havnedirektør *Sal Vinberg* fornylig meddelt, at Krigen ikke har medført nogen katastrofal Nedgang for Stockholms Havn, og der regnes for indeværende Aar med en Indkomst af 2,3 Mill. Kr. i Havneafgifter mod de budgetterede 2,7 Mill. Kr. Det tilsvarende Beløb for forrige Aar var dog over 3 Mill. Kr. For Stockholms Frihavn er der naturligt nok Tale om en kraftig Nedgang i Indtægterne, og Havnedirektør *Vinberg* regnede her med en Nedgang fra 1,4 Mill. Kr. i 1939 til 800.000 Kr.

Iøvrigt oplyste Havnedirektøren, at under de første Maaneder i Aar voldte Isvanskelighederne et fuldstændigt Afbræk — men i Maj, da Vinteren slap sit haarde Tag, blev der en enorm Trafik paa Havnen.

For Tiden er Trafiken paa Stockholm Havn ret beskeden, skønt der er regelmæssig Trafik fra Tyskland med Kul og Stykgods, en Del russisk Trafik samt en begyndende Forbindelse med Petsamo — med Omladning i Haparanda. Endelig oplyste Havnedirektør *Vinberg*, at Stockholm Havn for Tiden kun beskæftiger Halvdelen af det sædvanlige Antal Havnearbejdere, men Göteborg har kun Arbejde til knapt en Femtedel.

MAJSFRAGTERNE FRA ARGENTINA

Efter Henvendelse fra Regeringen har den argentinske Kystskibsfart besluttet at nedsætte Fragtpræter for Korn med 20 pCt., meddeler Hamburg Fremdenblatt. I en Udtalelse henviser Foreningen af argentinske Kystskippere, at de ikke uden Betænkning er gaet med til dette Fradrag i deres allerede meget ringe Fortjeneste, men de vil dog derved yde deres Bidrag til at støtte Regeringen i dens Bestræbelser for at hjælpe det argentinske Landbrug. Senere har de private Jernbaneselskaber meddelt, at ogsaa de vil gaa med til Reduktion af Kornfragten. Man har besluttet at give 10 pCt. Afslag paa Tarifen for indtil 200 km, 15 pCt. til 350 km og 20 pCt. paa Strækninger over 350 km. Det tilføjes, at den sparede Fragt vil komme Majsdyrkerne, Fragtnedsættelsen berører praktisk taget kun Majsen, tilgode. De faar en Pris af Regeringen paa 47,50 arg. Pes. pr. Ton frit i Havn, der næppe giver Overskud.

I bemærkelsesværdig Modsetning hertil har de Skibsfartslinier, der besøger Farten mellem nordamerikanske Havne og Buenos Aires besluttet at forhøje Fragtpræten for Majs fra 5. November til foreløbig 5. December fra 5,50 Doll. til 7 Doll. I Argentina frygter man ligeledes en Hævelse i Fragten for Dampere med Kølerum, dersom Udførselen af Kød til England via Canada stiger. En stor Del af disse Dampere bliver brugt som Hjælpekrydsere i den britiske Flaade, og man mener, at England vil forsøge til Kødtrans-

porten at faa Disposition over de norske Skibe, der hidtil fortrinsvis har været placeret i Frugtfarten mellem amerikanske Havne.

BRASILIENS KAFFE

Efter Beretninger fra brasiliansk Kilde vil Udbyttet af dette Aars Kaffe høst i Brasilien udgøre ca. 21 Millioner Sække Kaffe. Da det europæiske Marked som Følge af Krigen er faldet bort som Afsætningsmarked, er det brasilianske Kaffe marked ude for en alvorlig Krise. 11 Millioner Sække Kaffe ligger usælgelige i Lagerhusene, og den brasilianske Regering vil derfor tage Overskudet for derved at støtte den indenlandske Økonomi, der er stærkt afhængig af Kaffe markedet. Den af Staten erhvervede Del af Høsten vil senere blive kastet i Havet.

Det danske Kaffe marked fik i normale Tider Ho-

vedmængden af sin billigere Kaffe, Santoskaffen, fra Brasilien. Hollandsk Indien var vor anden store Hovedleverandør, men ogsaa herfra har Tilførslerne jo forlængst været standset paa Grund af Krigsforholdene, og da heller ikke de øvrige sydamerikanske Kaffe lande kan eksportere, er der altsaa ingen Udvej for at faa Kaffe. Vore Kaffeationer er nedsat til et Minimum, samtidig med, at 11 Millioner Sække kastes i Havet. Det er en trist Kendsgerning men en god Illustration til Situationen i Øjeblikket.

KUL- OG KOKSPRISER

Priserne paa Kul og Koks vil i den nærmeste Fremtid vise Stigning. De dansk-tyske Handelsforhandlinger er nu begyndt, og det er oplyst, at Priserne pr. 1. Oktober, altsaa med tilbagevirkende Kraft, er sat en halv Snes Kroner op pr. Tons.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Vinterskole for Sømænd

I »Sømændshjemmet af 1884«, Sct. Annæplads 20, har der i de senere Aar om Vinteren været afholdt Kursus for ledige Sømænd. Dette Kursus har stadig været godt besøgt, og Ledelsen agter derfor atter i Aar at søge den sædvanlige Støtte fra Arbejdsdirektoratet og Københavns Kommune.

Det er Lederen af Sømændshjemmet, Niels Karstensen, som er Sjælen i dette oplysende Arbejde, og da han som tidligere Højskolelærer er i Besiddelse af udmærkede pædagogiske Evner, har Eleverne i dette Vinterkursus haft udmærket Udbytte. Foruden underviser Lærerkrafter fra Københavns Navigationsskole, og en dygtig, ældre Sømænd underviser i Skibsmandsarbejde. Der undervises i Dansk, Regning, Skrivning, Sprog, Geografi, Søvejsregler, Samfundslære m. m.

Til dette Kursus, som foregaar om Dagen, i Tiden fra Kl. 12 til 17, deltager unge Sømænd i Alderen fra 18 Aar, og man finder ofte Folk paa baade 30 og op til 40 Aar blandt Eleverne.

Under de nuværende Omstændigheder, hvor en Del unge Sømænd for Tiden er uden Beskæftigelse, og som sikkert med Længsel venter paa, at dette Kursus kan begynde, forventer man, at det indsendte Andragende om Tilskud atter i Aar vil blive bevilget til det oplysende Arbejde blandt Søens Folk. Iøvrigt er Sømændenes Forbund stærkt interesseret i, at dets Medlemmer faar Lejlighed til at søge denne oplysende Virksomhed.

Damper krigsforlist

Mackay Radio har modtaget S.O.S. fra den canadiske Damper »Trevisa«, 1813 Tons, der meddelte, at den var krigsforlist 600 Mil Vest for Irland og sank.

Fiskeriet truer med at gaa i Staa

Situationen for det danske Fiskeri er sikkert mere alvorlig end nogen Sinde, og Fiskerne ser Fremtiden i Møde med den største Ængstelse. Deres Tildelinger af Brændselsstoffer er skaaret ned til en Fjerdedel, og man frygter, at disse beskedne Portioner ikke vil være i Stand til at strække langt.

Formanden for Vestjydsk Fiskeriforening, Bjærgnings-entreprenør Claus Sørensen, udtaler herom bl. a.:

Vi mener, at de smaa Olie-Beholdninger, som Landet endnu raader over, maa reserveres Fiskerne. Det danske Fiskeri beskæftiger — direkte og indirekte — 100.000 Mennesker, og hele Erhvervet er anlagt paa at skaffe Landet Forsyninger af sund og god Føde.

Dette gælder ikke blot Vesterhavsfiskerne, men ogsaa de sydfynske Fiskere mærker Vanskelighederne.

Vi har haft en Samtale med en Fisker, der bl. a. udtaler: »Ogsaa for os er Situationen overordentlig vanskelig, idet vi har stort Besvær med at faa Petroleum'en til at slaas til. Mens vi de tidligere Aar har kunnet tage langt omkring f. Eks. helt til Skagen, er vi nu tvunget til at holde os hjemme og haabe paa, at der ogsaa er god Fangst i vore egne Farvande.

Forøvrigt har vi ordnet os saaledes, at vi slaar os sammen 4 og 4, og derved faar Olii og Petroleum'en til at strække til længere. Fiskeriet — navnlig Sildefiskeriet — har givet et godt Resultat i Aar, men naar vi ikke længere kan faa Brændselsstoffer, er Erhvervet helt slaat ud.

Sø- og Handelsretten

Hovmester C. Munk havde ved Sø- og Handelsretten paastaat Det Danske Petroleums Aktieselskab dømt til at betale 960 Kr. Han var forhyret som Kok paa Selskabets Tankdamper »Leda«. Efter nogle Stridigheder i Land i

Baltimore blev han afmønstret. Han sejlede derefter med et finsk Skib, der krigsforliste, men Munck blev reddet og paa det finske Rederis Regning befordret hjem. Hovmesteren hævdede nu at være ulovligt afmønstret og krævede derfor nævnte Beløb, hvori ogsaa var inkluderet et Beløb til Hjemrejse. Rederiet havde et Modkrav, idet Munck havde faaet Penge for en Periode, hvor han havde været arbejdsløs i Baltimore. Man mente imidlertid, at Munck slet ikke havde været arbejdsløs saa længe. Dømmen lød: Parterne bør for hinandens Tiltale fri at være, Sagsøgeren skal betale 100 Kr. i Sagsomkostninger.

»Hollandia« og »Poseidon«s Kollision

Om Kollisionen mellem Göthablagets »Hollandia« og den finske Damper »Poseidon« foreligger der nu nærmere Enkeltheder. Ulykken skele om Aftenen ved 21-Tiden. Det var stærk Taage, og »Poseidon« gik for halv Part, men Kollisionen var uundgaaelig, idet de kun var 50 Meter fra hinanden, da man fra »Hollandia« saa den finske Damper. »Hollandia«, der blev ramt paa Bagbordsside, sank i Løbet af et Minut. »Poseidon« fik kun en Bule i Stævnen og indkom til Stockholm med de 9 reddede. De 13 Mand, der savnedes, deriblandt Kaptajnen, er der intet hørt til.

Lykkelig Redning

Fiskerbaaden »L. C. Høyer« af Kalundborg grundstødte forleden Nat paa Kalkgrunden ved Grenaa Havn. Baaden sank og de tre ombordværende, Skipper Johs. Høyer, Bedstemand Knud Thygesen fra Kalundborg, samt en Dreng Erik Jørgensen fra Ballen paa Samsø, kravlede op paa Styrehuset, hvor de netop kunde holde Hovedet over Vandet.

Senere slap de over paa nogle Bundgarnspæle, og her hang de til Kl. 8 om Morgenen, da Bedstemanden forsøgte at svømme ind til Grenaa Havn. Han blev opdaget af et Skib og taget op, hvorefter de to andre blev reddet. Skipperen var da saa udmattet, at han næppe kunde holde sig fast.

»Kampsax« bygger Skibsværft i Jugoslavien

Ingeniørfirmaet »Kampsax« fører i Øjeblikket Forhandlinger med Jugoslavien, bl. a. om Bygningen af et Skibsværft i Beograd. Man venter Kontrakten underskrevet i den nærmeste Fremtid. Det drejer sig om en Entreprise til i danske Penge ca. 3 Mill. Kr.

Mexicanske Bestemmelser om Handelsfakturaer

Den mexicanske Præsident har under Hensyn til de i Europa bestaaende Forhold den 18. Juni d. A. udstedt et Dekret, der bestemmer, at de mexicanske Konsulater i Europa indtil videre ikke maa opkræve den foreskrevne Forudbetaling paa 5 pCt. af Værenes Fakturaværdi. (Denne Afgift blev betragtet som Forskudsbetaling af Toldafgiften og fradrog denne ved Toldbehandlingen i Mexico.) Som Følge heraf fritages Vareafsendelserne for at forelægge Fakturaerne i de mexicanske Konsulater.

Dekretet traadte i Kraft den 27. Juni d. A.

Ordensdekorationer

Formanden for Den almindelige danske Skibsførerforening, Skibsfører H. P. Hagelberg, og Formanden for Maskinmestrenes Forening, Maskinmester K. A. Rasmussen, der begge er Riddere af Dannebrog, er udnævnte til Dannebrogsmænd.

Frederiksværk faar Staalvalseværket

Paa et Bestyrelsesmøde i det nystiftede Aktieselskab, Det danske Staalværk, besluttedes det at lade Værket

opføre ved Frederiksværk paa et Kystareal med gode Besejlingsforhold.

Forarbejderne til Værkets Opførelse regner man med vil kunne paabegyndes straks. Det bliver Ingeniørfiramat »Kampsax«, der kommer til at lede Opførelsen.

Paa et tidligere Tidspunkt var Næsved stærkt fremme som Hjemsted for den ny Industri, men Frederiksværk er altsaa gaaet af med Sejren. Medvirkende hertil er utvivlsomt de gunstige Besejlingsforhold, desuden er en Prisforskel i Opførelsen i Frederiksværks Disfavør blevet udlignet gennem en Garantiforpligtelse paa 250,000 Kr., som denne Kommune har paataget sig samtidig med at Grunden er stillet gratis til Raadighed. Frederiksværk-banen anlægger et Slikspor ud til Bjørnehoved, hvor Værket skal ligge. Dette Spor er projekteret til at koste 75,000 Kr., Banens Ledelse har stillet som Betingelse for Anlægget, at Værket aarligt transporterer 10,000 Tons Gods paa Banen.

I første Omgang kommer Værket til at beskæftige ca. 250 Mand og dets aarlige Produktion er anslaaet til ca. 40,000 Tons valset Staalmateriale. Raamaterialet bliver Affaldsjern fra den hjemlige Jernindustri, desuden Malm og Kalk.

Selskabets Bestyrelse bestaar af Direktør H. P. Christensen, Helsingør Skibsværft, Formand, Nationalbankdirektør Bramsnæs, Skibsreder A. P. Møller, Direktør Hans L. Larsen, Bankdirektør Ingholt, Ingeniør, Direktør C. A. Møller, og Kammerherre O. Scavenius.

Frederiksværk har i Forvejen to af Landets kendte Industrivirksomheder, Hærens Krudtværk, der i sin Tid blev anlagt af General Classen, og Forenede Jernstøberier, hvor til Navnet Anker Heegaard er knyttet. Det sidste Selskab bliver en af Valseværkets store Leverandører. Frederiksværk bliver saaledes en af vort Lands vigtigste Industribyer.

Danske Erstatningskrav i Randstaterne

De omfattende Nationaliserings- og Ekspropriationsforanstaltninger, der er gennemført i Esland, Litauen og Letland, har medført, at forskellige danske Firmaer har lidt Tab som Følge af disse Foranstaltninger og at de paa tænker at rejse Erstatningskrav. Det tilraades saadanne Firmaer at konferere med Grosserer-Societetets Komités Sekretariat om den bedst mulige Form for Kravenes Fremsmættelse.

To Sømandsbrødre

To unge Sømandsbrødre, Letmatros *Harry* og Matros *Johannes Sørensen*, druknede i forrige Uge i Aarhus Havn, og blev forleden begravet paa Bispebjerg Kirkegaard ved en gribende Højtidelighed. De to Kister var smykket med Blomster i Efteraarets Farver, og Gulvet var dækket med Kranse, deraf med signerede Baand to Kranse fra Sømandenes Forbund, to fra Dampskibsselskabet Progress, Marius Nielsen og Søn, og to Kranse fra Sømandenes Forbunds Aarhus Afdeling. I Følget saas mange Søfolk, de to Brødres Kammerater, og Repræsentanter fra Rederiet.

Pastor Brabrand udtalte bl. a.:

— Vi læser om disse to unge Mænd, søgende efter Skibet i Aarhus Havn, og vi véd ikke, hvordan Ulykken er gaaet til, blot at det var bælgravende mørkt. Disse to unge Brødre sejlede med samme Skib og gik ind i Sømandens vanskelige Gerning — for det er altid et Offer at være Sømand. Selv Sømandssøn véd jeg, hvordan det er at undvære Far lange Tider ad Gangen, jeg ved ogsaa, hvor dejligt det var, naar han kom hjem efter de lange Rejser. Disse to unge Mænd havde valgt at tjene den danske Handelsflaade som Matros og Letmatros. Det var ikke en Mine eller en Torpedo, men det var dog Vandet, der tog dem; men baade Jorden og Havel skal engang give deres Døde tilbage, og, sluttede Pastor Brabrand, saa befaler vi disse to Brødre i Guds stærke Hænder.

Efter Pastor Brabrand's smukke Tale sang man endnu en Salme, og saa blev Kisterne baaret ud af de to unge Sømands Kammerater.

Underholdningsaftener for søfarende

Søfartens Bibliotek og Søfartsklubben har besluttet at afholde nogle Underholdningsaftener i Vinterens Løb for søfarende, der opholder sig i København. Det er Tanken at afholde en saadan Aften den anden og fjerde Torsdag i hver Maaned. Den første Underholdningsaften har fundet Sted i Søfartsklubbens Lokaler, hvor Formanden, Skibsreder Knud Lauritzen, indledede og Magister C. Luplau Jansen derefter holdt Foredrag.

Emile Robins Legat

Emile Robins Legat er for Aaret 1939 tildelt Kaptajn C. Stengade, Skibsfører i De forenede Kulimportører, som sidst Aar bjærgede to Skibsbesætninger.

Præsidenten for Cammel Laird & Co. død

»Svenska Dagbladet« meddeler fra London, at en af de største engelske Industridrivende William Lionel Hichens

er blevet dræbt under et Bombeangreb paa London. Hichens var Præsident for det store Skibsværft Cammel Laird and Co., desuden Medlem af British Steel Corporation og andre store Industriforetagender.

Svensk Damper sunket i Østersøen

Ifølge Meddelelse til Rederiaktiebolaget Solstad i Stockholm er Selskabets Damper »Solstad III« forleden sunket ud for Rixhöft i den sydlige Østersø. Hele Besætningen er blevet taget op af en anden Damper og landsat i Helsingborg.

Dansk Maskinmester død i Udlandet

Der er indløbet Meddelelse om, at 1. Maskinmester paa et af Rederiet Marius Nielsens Skibe *Frederik Møller*, Aabenraa, er død under oversøisk Sejlads.

Maskinmester Møller blev 42 Aar og efterlader Hustru og tre Sønner, hvoraf to er ukonfirmerede. Desuden lever hans gamle Moder i Aabenraa.

En Broder til Møller omkom sidste Vinter ved Dampere »Maryland«s Krigsforlis.

Rederiet »Tirfing« fejrer 50 Aars Jubilæum

Rederiet »Tirfing«, Göteborg, kan i disse Dage fejre 50 Aars Jubilæum. Selskabets Stifter og første Direktør var afdøde Axel Broström, en af Pionerne for den moderne svenske Søfart. Takket være ham blev »Tirfing« snart et af Sveriges førende Skibsfartsselskaber. Nu er det Midtpunktet i den store vestsvenske Rederigruppe, der er kendt under Navnet »Broström-Koncernen«.

Ny Oliehavn i Finland

Havnen Ykspihlaja, der ligger ved den botniske Bugt i Midtfinland ikke langt fra Kokkola, skal udbygges til Oliehavn. Ved denne Havn er der for Tiden kun fire Tanke, der ejes af »Shell«. Der planlægges Anlæg af underjordiske Tanke.

Aalborg Værft

Aalborg Værft har i den senere Tid fuldført et Par store Arbejder udenfor Skibsværftet. Det drejer sig bl. a. om den nye, høje Radiomast til det nye Radiohus i København. Denne Mast, der har en Højde af 20 Meter, er udført af bukkede Staalplader og er sluksvejset.

Da Vindens Paavirkning kan være ret betydelig, har man forinden Afleveringen foretaget en fotografisk Røntgenoptagelse for fuldt ud at faa konstateret Svejsningens Kvalitet, og Resultatet af denne Optagelse var tilfredsstillende. Den nederste Del af den underste Mast er fastgjort med en Bajonetlaas ind i det tilsvarende Laanestykke paa selve Bygningen. Den øverste Del af Radiomasten, der bliver af Træ, forbindes med en særlig Anordning i Staal til den nederste Del af Masten, og i Overgangen er anbragt en Kurv, hvorfra man kan indstille selve Antennen.

Hele Masten faar en Højde af 30 Meter over Radiofonibygningens Tag.

Desuden er Aalborg Værft i disse Dage beskæftiget med at installere et meget stort Generatoranlæg paa Skagen. Skagen Martørv Fabrik, hvis Leder er Kaptajn Botved, har i Nærheden af Skagens Elektricitetsværk rejst en Bygning til Fabrikation af Gas af Martørv fra det forpagtede Omraade ved Hulsig. Dette nye Anlæg, der er det største i sin Art, har kostet 35.000 Kr. Gassen herfra skal anvendes til Drift af Elektricitetsværket paa Skagen, medens Biproduktet, der fremkommer som Tørvekoks, vil blive anvendt til Automobil-Generatorer.

Disse Martørv-Koks har den Egenskab, at de ikke kan udvikle Tjære, der har en ødelæggende Virkning paa Automobilene, og de er derfor at foretrække fremfor Brændte og andet Brændselsmateriale.

Det store nye Anlæg, der har vakt stor Interesse i Fagkredse, vil antagelig være helt færdigt til at tages i Brug i Løbet af næste Maaned.

Smuk Sømandsdaad

Motorgaleasen »Hedvig« af Aalborg var fornylig ude for haardt Vejr paa Vej til Rønne. Kaptajn N. Chr. Jensen og den 18-aarige Ungmand Ove Lundgren, de eneste ombordværende, stod i Styrehuset. Ved en haard Sø slyngedes Ungmanden mod Kahlydsøren, som sprang op, saa han gik lige lukt i Bølgerne. Kaptajnen kastede en Redningskrans. Den faldt saa heldigt, at Lundgren fik fat i den. Kaptajnen surrede saa Rattet, mens han fik Red-

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

ningsflaaden manøvreret over Bord, men det lykkedes ikke Lundgren at faa Tag i den. Saa lagde Kaptajnen Skibet op til Luvart af Ungmanden for derefter at lade det drive ned mod ham. Han kom herved saa tæt, at han kunde kaste en Line ud og hale Lundgren indenbords.

To finske Skibe fra Petsamo til Nordamerika

Fra velunderrettet Kilde forlyder det, at yderligere kun to finske Skibe, »Mathilda Thorden« og »Jäämeri« i nær Fremtid vil afsejle fra Petsamo til Nordamerika. Petsamo—Nordamerika-Ruten maa derefter antagelig indstilles. Trafiken mellem Petsamo og Sydamerika vil derimod blive opretholdt.

Götaverken

I Regnskabsaaret 1939/40 udførte og leverede Aktiebolaget Götaverken Arbejde for ialt 53.37 Mill. Kr., noget mindre end i det foregaaende Aar, da man var oppe i 58 Mill. Kr., men adskilligt højere end i de tidligere Aar. Leverancerne af Handelsskibe var endog noget større end i 1938/39. Der leveredes 116,370 Tons mod 110,000 Tons Aaret forud, og desuden leveredes i det sidste Regnskabsaar Flyvemaskiner, Turbokompressor, Broer og andre Jernbanekonstruktioner. Hvor stor Ordreserven er, fremgaar ikke af den udsendte Beretning, der omtales i Gøteborg. H. & S. T., men at den er stor ses bl. a. af Oplysningen om, at den omfatter 25 Skibsnbygninger til Redere i Ind- og Udland.

Regnskabet viser Fremgang i Brutto-Overskudet, men samtidig en saa kraftig Stigning i Omkostningerne og ikke mindst i Skatterne, at Netto-Overskudet er mindre end for foregaaende Regnskabsaar. Til Sammenligning anføres: Brutto-Overskud 1939/40 er 6,41 Mill. Kr. (5.51 Mill. i 1938/39), Omkostninger 3,22 Mill. Kr. (2.53 Mill. Kr.), Skatter 800,000 Kr. (350,000 Kr.), Afskrivninger 530,000 Kr. (610,000 Kr.) og Netto-Overskud 1,80 Mill. Kr. (2,03 Mill. Kr.). I Omkostningerne er indbefattet Bidrag til Finlands- og Nationalindsamlingerne m. m. paa tilsammen ikke mindre end 637,000 Kr. Af Status fremgaar, at Bygningerne er udvidet og nye Maskiner anskaffet. Posten ufuldendte Arbejder er steget med over 8 Mill. Kr.

Til Generalforsamlingens Disposition er 2.77 Mill. Kr. og Bestyrelsen foreslaar, at der uforandret gives 8 pCt. Udbytte. Til Understøttelses- og Pensionsfond overføres 300,000 Kr. og til Værftets Tjenestemænds Pensionskasse overføres 100,000 Kr. Til Dispositionsfond henlægges 400,000 Kr., til Assurancefond 200,000 Kr., til Konjunkturfond for Bygninger 180,000 Kr. og i ny Regning overføres 800,000 Kr.

Oplægningen af Statsisbryderne

Statens Isbrydere, der nu alle er færdig med Reparationerne og det sædvanlige aarlige Eftersyn, vil nu blive fordelt til Oplægning i Københavns Havn.

Under almindelige Forhold har de alle tidligere været oplagt i Flaadens Leje, men der gøres nu en Undtagelse, idet kun den største Isbryder, »Storebjørn«, bliver forløjet her mellem Pælene. »Isbjørn«, »Lillebjørn« og »Thor« lægges ind i det store nye Bassin, der nu snart er fuldført ved Grønlands Handels Plads, medens »Tyr« lægges ind i Trangraven. Endelig er den mindste af Statsisbryderne, »Valdeimar«, blevet oplagt i Glyngøre i Limfjorden.

Svensk Importoverskud paa 566 Mill. Kr.

Udenrigshandelen i Aarets tre første Kvartaler er efter en nu foreliggende foreløbig Opgørelse resulteret i et Importoverskud paa 566,16 Mill. Kr., mens det tilsvarende Tidsrum i Fjor viste et Importoverskud paa 353,84 Mill. Kr. Indførselsværdien i Perioden Januar—September er dalet med 181,69 Mill. til 1556,19 Mill. Kr. og Eksportværdien med 394 Mill. til 990,02 Mill. Kr.

Svensk Pristal

Kommerskollegiets en gros Pristal for September udviser en Opgang i en gros Prisniveauet paa 2 Points fra foregaaende Maaned til 148 mod 111 i August 1939.

Belgisk Damper »Kabalo« forlist

Ifølge en i New York opfanget Radiomeddelelse har Tankdamperen »Panama« oplagt 16 overlevende Medlem-

mer af Mandskabet paa den belgiske Fragtdamper »Kabalo«, der var paa 5186 Tons, 475 Sømil syd for Azorerne.

Mange danske Sild til Holland

Da det kun er muligt for de hollandske Fiskere at foretage Kystfiskeri, er der stor Efterspørgsel efter udenlandsk Fisk i Holland. Især fra Danmark importeres der store Mængder Sild. Transporten sker med Lastbiler, der kan køre fra Danmark til Holland paa 24 Timer.

De danske Sild fordeles i Ymuiden og Scheveningen, Hollands største Fiskemarkeder. I Scheveningen sælges der mellem 10 og 15,000 kg dansk Sild om Ugen.

Dansk-jugoslavisk Clearing-Overenskomst

Udenrigsministeriet meddeler: Den 11. Oktober er der i Beograd undertegnet en Clearingoverenskomst mellem Danmark og Jugoslavien. Overenskomsten er straks traadt i Kraft.

Effektivering af finske Betalinger til Norge

Det finske Statsraad har under 30. August d. A. udsædret en Forordning vedrørende Effektivering af Betalinger for Varer indkøbt i Norge.

I Henhold til Forordningen skal Betaling af Varer, som indføres til Finland fra Norge, ske i den Mønt, som Statsraadet bestemmer. Betaling, der finder Sted i Overensstemmelse med Statsraadets Forskrifter, skal betragtes som fuldtud gyldige uden Hensyn til, hvilken Valuta Købet er afsluttet i. Bestemmelserne skal ogsaa finde Anvendelse paa endnu ikke opfyldte Betalinger for Varer, som allerede er indkøbt i den frie Handel.

Statsraads erklæringen foreskriver dernæst, at de i Forordningen nævnte Betalinger skal erlægges i finske Mark til Finlands Bank, enten direkte eller gennem en finsk Bank. Er Betaling aftalt i anden Valuta, omregnes den til finske Mark efter Finlands Banks senest noterede Avistalskurs. Endvidere indeholder Beslutningen nærmere Forskrifter for den Kontrol, Toldvæsenet skal føre med Bestemmelsernes Overholdelse.

Damperen »Nordby« solgt

Dampskibsselskabet Samsø, Skibsreder G. L. Schiønnemann har solgt Damperen »Nordby« til Skibsreder Albert Jensen. Skibet overtages i disse Dage og vil fremtidig sejle under Navnet »Odin«.

»Nordby«, der er bygget paa Hellerup Skibsværft i 1901, maaler 1675 Brutto Registertons og laster 2200 Tons d.w. (inclusive Bunkers). Dens Pris er ca. 600,000 Kr. Til Sammenligning kan tjene, at da Skibsreder Schiønnemann for en halv Snes Aar siden købte Skibet, kostede det 3500 Pund Sterling.

Damperen »Nordby« hed først »Kronprins Frederik« og sejlede med et Søsterskib »Kronprinsesse Louise« i flere Aar for Skibsreder Alfred Christensen, indtil den i Krigsaarene blev solgt til Dampskibsselskabet Pacific. Senere blev Skibet købt af Rederiet S. Sanderson & Co., Manchester, fik Navnet »Florentine« og sejlede under lettisk Flag, indtil Skibsreder Schiønnemann købte det og gav det Navnet »Nordby«.

25 Aars Jubilæum

Det velkendte og højt ansete svenske Skibsmæglerfirma A/B Johan A. Svensson, Malmø, fejrer 1. November 25 Aars Jubilæum, idet Firmaet blev grundlagt 1. November 1915 af dets nuværende Chef, Konsul Lorenz M. Meessenburg.

Firmaet har indenfor dansk Skibsfart mange Forbindelser og Venner, og der vil til Jubilæumsdagen ogsaa fra denne Side Sundet komme gode Ønsker for Fremtiden.

60 Aar

Prokurist G. Steffensen i Dampskibsselskabet Norden fylder den 26. Oktober 60 Aar.

Kaptajn C. E. Stengade i »De Forenede Kulimportører«s Rederi fyldte Onsdag 60 Aar. Kaptajn Stengade fo'r hele sin Ungdom til Søs med Sejlskibe, og efter Navigations-eksamen paa Skolen i Svendborg blev han i 1906 ansat i Alfred Christensens Rederi og i 1912 udnævnt til Fører af Dampskibet »Kronprins Frederik«. Kaptajn Stengade er nu Fører af De Forenede Kulimportørers Damper »England«.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. 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 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.

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S**
er Stedet

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

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

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 12.432
12.267
12.732

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

M. B. COHN
TOLDBØDVEJ 22
KØBENHAVN
K.
TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
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.

56. Aargang.

København 23. Oktober 1940.

Nr. 45.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. 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 Semil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra *Søen*.

I. Østersøen.

2535. Sverige S.-Kyst. Trelleborg västra Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 42/2201. Stockholm 1940.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 41/2357 1940 meddeles, at *Trelleborg västra* Fyr paa c. $55^{\circ} 22',_{11}$ N. $13^{\circ} 09',_{33}$ E. atter er tændt og viser rødt Et-Blink hver 1^s. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvidde: c. 5,5 Sm.

(E. f. S. Nr. 41/2357 1940. Kort Nr. 130, 187 og 188. Danske Lods III, Side 279.)

2536. Sverige S.-Kyst. Karlshamn Indløb. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 41/2088. Stockholm 1940.)

Nedennævnte Fyr ved Indløbet til *Karlshamn* er atter tændt:
Ortholmen c. $56^{\circ} 09'$ N. $14^{\circ} 53'$ E. *Karlshamn nedre* og *övre*. *Karlshamns våg-brytare*.

(E. f. S. Nr. 41/2358 1940.)

2537. Sverige. Ölands södra uddes Fyr S. t. W. Oplysning om Vrag.

(U. f. s. Nr. 41/2140. Stockholm 1940.)

Paa c. $56^{\circ} 06',_{11}$ N. $16^{\circ} 22',_{10}$ E., c. 5,3 Sm 192° fra *Ölands södra uddes* Fyr, er den 21. September og 2. Oktober d. A. observeret en brækket Mast ragende c. 2 m over Vandet, sandsynligvis fastsiddende i et Vrag. Pladsen vil blive nærmere undersøgt.

2538. Sverige. Västervik Skærgaard. Sømærke istandsat.

(U. f. s. Nr. 42/2146. Stockholm 1940.)

Det faste Sømærke paa Braaddet *Klantbådan* paa $57^{\circ} 45',_{07}$ N. $16^{\circ} 44',_{02}$ E. er atter istandsat.

(E. f. S. Nr. 27/1709 1940.)

2539. Sverige. Norrköping Indsejling. Fyrbelysning forandret.

(U. f. s. Nr. 42/2200. Stockholm 1940.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 41/2361 1940 meddeles, at de deri anførte Forandringer i Fyrbelysningen ved Indsejlingen til *Norrköping* er udført.

Det under Punkt 3 nævnte Fyr paa c. $58^{\circ} 37',_{11}$ N. $16^{\circ} 11',_{33}$ E. benævnes for Fremtiden *Karlsro* Fyr.

(E. f. S. Nr. 41/2361 1940.)

2540. Sverige. Öregrund Skærgaard. Svartklubben—Öregrund. Tolvöregunds Bifyr forandret.

(U. f. s. Nr. 41/2087. Stockholm 1940.)

Ved *Tolvöregunds Bifyr* paa c. 60° 16' N. 18° 38' E. er den røde Vinkel mellem Pejlingerne 295° og 298° forøget saaledes, at Fyret nu viser rødt Lys indtil Pejling 306°.

2541. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet. Reservefyrskip ombyttet.

(U. f. s. Nr. 41/2139 og 42/2199. Stockholm 1940.)

Det paa *Finngrundet* Fyrskibs Plads paa c. 61° 04',₀ N. 18° 40',₅ E. udlagte Reservefyrskip er ombyttet med et Fyrskib, der er udstyret med Radiofyr. Fyrskibet viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 3^s, i Stedet for det tidligere To-Blink hver 20^s. Elektrisk Luftmembransender og Radiofyr er som for det ordinære *Finngrundet* Fyrskib, derimod har det nye Reservefyrskip ikke Undervandsmembransender.

2542. Sverige. Bottniske Bugt. Storjungfrun Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 42/2143. Stockholm 1940.)

Ved *Storjungfrun Fyr* paa c. 61° 10',₁ N. 17° 20',₃ E. er Fyrkarakteren mellem Pejlingerne 186° og 201½° forandret. Mellem nævnte Pejlinger viser Fyret hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink, og lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 186° til 189½°.
2. Hvidt i — - 189½° - 192½°.
3. Rødt i Pejl. fra 192½° til 201½°.

2543. Finland. Bottniske Bugt. Ulkokrunni—Uleåborg. Nye Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 28/900. Helsingfors 1940.)

Ved Sejlløbet *Ulkokrunni—Uleåborg* er nedennævnte nye Fyr tændt.

1. *Satakari Fyr* paa 65° 15' 58" N. 25° 12' 34" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,₃^s, Mørke 2,₇^s. Flammens Højde: 6,₈ m. Ottekantet Betontaarn, øverste Del sort, nederste hvid. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra c. 55° til c. 116°.
2. Hvidt i — - c. 116° - c. 119°.
3. Rødt i Pejl. fra c. 119° til c. 140°.

2. *Kriisi Fyr* paa 65° 14' 32" N. 25° 11' 48" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,₄^s, Mørke 1,₂^s, Blink 0,₄^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 7,₈ m. Sort, ottekantet Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra c. 345° til c. 14°.
2. Hvidt i — - c. 14° - c. 23°.
3. Rødt i — - c. 23° - c. 91°.
4. Grønt i Pejl. fra c. 91° til c. 144°.
5. Hvidt i — - c. 144° - c. 152°.
6. Rødt i — - c. 152° - c. 165°.

3. *Rivinletto Fyr* paa 65° 12' 05" N. 25° 15' 09" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,₃^s, Mørke 2,₇^s. Rundt Betontaarn, øverste Del sort, nederste hvid. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra c. 53° til c. 71°.
2. Hvidt i — - c. 71° - c. 81°.
3. Rødt i — - c. 81° - c. 105°.
4. Grønt i Pejl. fra c. 105° til c. 119°.
5. Hvidt i — - c. 119° - c. 128°.
6. Rødt i — - c. 128° - c. 151°.

4. *Kropsu Fyr* paa 65° 08' 58" N. 25° 11' 29" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,₃^s, Mørke 2,₇^s. Flammens Højde: 7,₈ m. Ottekantet Betontaarn, øverste Del rød, nederste hvid. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra c. 163° til c. 174°.
2. Hvidt i — - c. 174° - c. 177°.
3. Rødt i — - c. 177° - c. 185°.
4. Grønt i Pejl. fra c. 185° til c. 190°.
5. Hvidt i — - c. 190° - c. 196°.
6. Rødt i — - c. 196° - c. 207°.

5. *Virpiniemi övre Fyr* paa 65° 07' 36" N. 25° 14' 23" E. paa *Virpiniemi övre* Ledebaake. Fyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: 10,₃ m. Ledebaaken er en paa Støtter staaende sort, rektangulær Flade, som i Midten har et hvidt, lodret Felt. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 139° og c. 159°, nemlig 10° paa hver Side af Ledelinien.

6. *Virpiniemi nedre Fyr* paa 65° 07' 53" N. 25° 14' 00" E. paa *Virpiniemi nedre* Ledebaake. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,₂^s, Mørke 0,₈^s. Flammens Højde: 8,₈ m. Ledebaaken er en paa Støtter staaende hvid, rektangulær Flade, som i Midten har et sort, lodret Felt. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 139° og c. 159°, nemlig 10° paa hver Side af Ledelinien.

Fyrene *Virpiniemi övre* og *nedre* er overet i Pejling c. 149°.

7. *Isoniemi övre Fyr* paa $65^{\circ} 09' 13''$ N. $25^{\circ} 14' 20''$ E. paa *Isoniemi övre Ledebaake*. Fyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: $8,3$ m. Ledebaaken er en paa Støtter staaende hvid, rektangulær Flade, som i Midten har en sort Trekant med Spidsen nedad. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 7° og c. 29° , nemlig 11° paa hver Side af Ledelinien.

8. *Isoniemi nedre Fyr* paa $65^{\circ} 08' 54''$ N. $25^{\circ} 14' 06''$ E. paa *Isoniemi nedre Ledebaake*. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,2^s$, Mørke $0,8^s$. Flammens Højde: $6,1$ m. Ledebaaken er en paa Støtter staaende hvid, rektangulær Flade, som i Midten har en sort Trekant med Spidsen opad. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 7° og c. 29° , nemlig 11° paa hver Side af Ledelinien.

Fyrene *Isoniemi övre* og *nedre* er overet i Pejling c. 18° .

9. *Vehkaperä övre Fyr* paa $65^{\circ} 07' 10''$ N. $25^{\circ} 19' 10''$ E. paa *Vehkaperä övre Ledebaake*. Fyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: 17 m. Ledebaaken er en paa Støtter staaende sort, rektangulær Flade, som i Midten har et hvidt, lodret Felt. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 80° og c. 100° , nemlig 10° paa hver Side af Ledelinien.

10. *Vehkaperä nedre Fyr* paa $65^{\circ} 07' 10''$ N. $25^{\circ} 18' 12''$ E. paa *Vehkaperä nedre Ledebaake*. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,2^s$, Mørke $0,8^s$. Flammens Højde: $12,4$ m. Ledebaaken er en paa Støtter staaende hvid, rektangulær Flade, som i Midten har et sort, lodret Felt. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 80° og c. 100° , nemlig 10° paa hver Side af Ledelinien.

Fyrene *Vehkaperä övre* og *nedre* er overet i Pejling c. 90° .

2544. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Indløb. Nye Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 28/899. Helsingfors 1940.)

Ved Indløbet til *Uleåborg* er nedennævnte nye Fyr tændt:

1. *Santosenkari övre Fyr* paa $65^{\circ} 05' 18''$ N. $25^{\circ} 05' 17''$ E. Fyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: $18,7$ m. Som Dagmærke er paa Fyret anbragt en sort, rektangulær Betonplade. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 101° og c. 111° , nemlig 5° paa hver Side af Ledelinien.

2. *Santosenkari nedre Fyr* paa $65^{\circ} 05' 40''$ N. $25^{\circ} 02' 14''$ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s , Blink $0,4^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,4^s$, Mørke 3^s . Flammens Højde: $10,8$ m. Som Dagmærke er paa Fyret anbragt en sort, rektangulær Betonplade. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pejl. fra c. 97° til c. 116° . | 5. Grønt i Pejl. fra c. 252° til c. 274° . |
| 2. Grønt i — - c. 116° - c. 144° . | 6. Hvidt i — - c. 274° - c. 278° . |
| 3. Hvidt i — - c. 144° - c. 152° . | 7. Rødt i — - c. 278° - c. 323° . |
| 4. Rødt i — - c. 152° - c. 252° . | |

Fyrene *Santosenkari övre* og *nedre* er overet i Pejling c. 106° .

3. *Länsiletto Fyr* paa $65^{\circ} 10' 48''$ N. $25^{\circ} 02' 54''$ E. Fyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: $19,4$ m. Rødt, firkantet Betontaarn. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 57° og c. 65° , nemlig 4° paa hver Side af Ledelinien.

4. *Luodematala Fyr* paa $65^{\circ} 10' 04''$ N. $24^{\circ} 59' 38''$ E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$. Flammens Højde: $9,5$ m. Rødt, rundt Betontaarn. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 57° og c. 65° , nemlig 4° paa hver Side af Ledelinien.

Fyrene *Länsiletto* og *Luodematala* er overet i Pejling c. 62° .

5. *Keskihiuvet Fyr* paa $65^{\circ} 07' 57''$ N. $25^{\circ} 07' 57''$ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: $15,4$ m. Hvidt, firkantet Betontaarn; den af Taarnets Sider, der vender mod Sejllobet, har i Midten et rødt, lodret Felt. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 335° til c. 26° . | 5. Grønt i Pejl. fra c. 174° til c. 199° . |
| 2. Hvidt i — - c. 26° - c. 36° . | 6. Hvidt i — - c. 199° - c. 203° . |
| 3. Rødt i — - c. 36° - c. 40° . | 7. Rødt i — - c. 203° - c. 217° . |
| 4. Rødt i — - c. 91° - c. 103° . | |

6. *Kattilankalla Fyr* paa $65^{\circ} 08' 14''$ N. $24^{\circ} 59' 52''$ E. Fyret viser rødt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$. Flammens Højde: $6,5$ m. Som Dagmærke har Fyret en hvid, rektangulær Betonflade, som i Midten har et rødt, lodret Felt. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 91° og c. 99° , nemlig 4° paa hver Side af Ledelinien.

Fyrene *Keskihuwet* og *Kattilankalla* er overet i Pejling c. 95°.

7. *Löyhä* Fyr paa 65° 06' 06" N. 25° 09' 13" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Flammens Højde: 10,3 m. Rødt Jernstativ. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 309° til c. 319°. | 4. Grønt i Pejl. fra c. 93° til c. 108°. |
| 2. Hvidt i — - c. 319° - c. 323°. | 5. Hvidt i — - c. 108° - c. 112°. |
| 3. Rødt i — - c. 323° - c. 33°. | 6. Rødt i — - c. 112° - c. 129°. |

8. *Hanhikari* Fyr paa 65° 07' 17" N. 25° 05' 25" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,4^s, Mørke 1,2^s, Blink 0,4^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 6,5 m. Rødt, rundt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 252° til c. 272°. | 4. Grønt i Pejl. fra c. 296° til c. 320°. |
| 2. Hvidt i — - c. 272° - c. 275°. | 5. Hvidt i — - c. 320° - c. 330°. |
| 3. Rødt i — - c. 275° - c. 296°. | 6. Rødt i — - c. 330° - c. 29°. |

9. *Hietasaari* Fyr paa 65° 01' 20" N. 25° 25' 01" E. paa *Hietasaari* Baake. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,2^s, Mørke 0,8^s. Flammens Højde: 14,5 m. Baaken er en paa Støtter staaende sort, rektangulær Flade, som i Midten har et hvidt, lodret Felt. Fyret lyser over en Vinkel mellem Pejlingerne c. 102° og c. 110°, nemlig 4° paa hver Side af Ledelinien.

Fyret er Forfyr i Fyrlinien: *Uleåborgs kyrktorn* Fyr overet med *Hietasaari* Fyr i Pejling c. 106°.

2545. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg. Koskela Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 28/898. Helsingfors 1940.)

Koskela Fyr paa c. 65° 03' N. 25° 24' E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 329° til c. 32°. | 3. Rødt i Pejl. fra c. 38° til c. 71°. |
| 2. Hvidt i — - c. 32° - c. 38°. | |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 45/2926 1939.)

2546. Finland. Bottniske Bugt. Norrskär Fyr. Taagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 28/911. Helsingfors 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 39/2258 1940 meddeles, at den deri omhandlede Forandring af Taagesignalet ved *Norrskär* Fyr paa c. 63° 14' N. 20° 36' E. nu er udført. (E. f. S. Nr. 39/2258 1940.)

2547. (T). Finland. Skärgårdshavet. Marichanu Indløb. Marhällan. Taagesignalklokke midlertidigt ude af Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 28/904. Helsingfors 1940.)

Taagesignalklokken ved *Marhällan* Fyr paa c. 60° 02' N. 19° 52' E. er midlertidigt ude af Virksomhed.

2548. (P). Finland. Skärgårdshavet. Kökar. Karskär. Nyt Fyr.

(U. f. s. Nr. 28/902. Helsingfors 1940.)

Et nyt Fyr, *Karskär* Fyr, vil snarest blive tændt paa c. 59° 57',3 N. 20° 52',1 E. og vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Flammens Højde: 7,5 m. Hvidt, ottekantet Fyrhus.

2549. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havn. Kustaanmiekkä (Gustavssvärd) Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 28/889. Helsingfors 1940.)

Kustaanmiekkä (Gustavssvärd) Fyr paa c. 60° 08' N. 25° 00' E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,3^s, Mørke 0,7^s. (Kort Nr. 183.)

2550. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havn. Iso Mustasaari (Stora Öster Svartö) Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 28/890. Helsingfors 1940.)

Iso Mustasaari (Stora Öster Svartö) Fyr paa c. 60° 09' N. 25° 00' E. er forandret og viser nu hvidt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. (Kort Nr. 183.)

2551. (P). Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havn. Vallisaari (Skanslandet) Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 28/891. Helsingfors 1940.)
Vallisaari (Skanslandet) Fyr paa c. $60^{\circ} 08' N.$ $25^{\circ} 00' E.$ vil snarest blive forandret til et Fyr med En-Formørkelser hver $1,5^s$, Lys $1,0^s$, Mørke $0,5^s$.
(Kort Nr. 183.)
2552. (P). Finland. Finske Bugt. Homanskär Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 28/894. Helsingfors 1940.)
Homanskär Fyr paa c. $60^{\circ} 12' N.$ $25^{\circ} 31' E.$ vil snarest blive forandret til at vise Et-Blink hver 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$.
2553. (P). Finland. Finske Bugt. Onas Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 28/895. Helsingfors 1940.)
Onas Fyr paa c. $60^{\circ} 12' N.$ $25^{\circ} 33' E.$ vil blive forandret til et Fyr med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s .
2554. Finland. Finske Bugt. Digskär Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 28/897. Helsingfors 1940.)
Digskär Fyr paa c. $60^{\circ} 10' N.$ $26^{\circ} 15' E.$ lyser nu hele Horisonten rundt.
(E. f. S. Nr. 36/2123 1940. Kort Nr. 183.)
2555. Finland. Finske Bugt. Aspö. Veitkari Fyr nedlagt.
(U. f. s. Nr. 28/888. Helsingfors 1940.)
Veitkari Fyr paa $60^{\circ} 16' 00'' N.$ $27^{\circ} 14' 20'' E.$ er nedlagt under Krigen.
(Kort Nr. 184.)
2556. Tyskland. Memel. Vindsemafor forandret til Baake.
(N. f. S. Nr. 44/3302. Berlin 1940.)
Den tidligere Vindsemafor paa c. $55^{\circ} 43',1 N.$ $21^{\circ} 06',1 E.$ er forandret til Baake. Arme og Vindretningsskiver er fjernet, og Masten er forsynet med N.-Topbetegnelse.
(Kort Nr. 181.)
2557. Tyskland. Danzig Bugt. Hela. Fyr nedlagt.
(N. f. S. Nr. 44/3377. Berlin 1940.)
Nedennævnte Fyr er nedlagt:
a) Det grønne, faste Fyr paa c. $54^{\circ} 36',2 N.$ $18^{\circ} 48',2 E.$ paa E.-Molens Hoved.
b) Det røde, faste Fyr paa W.-Molens tidligere Hoved.
(Kort Nr. 181.)
2558. Tyskland. Hela Halvø. Grossendorf. Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 44/3378. Berlin 1940.)
Fyret paa E.-Molens Hoved paa c. $54^{\circ} 47',9 N.$ $18^{\circ} 25',5 E.$ er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise rødt, fast Lys.
(Kort Nr. 181.)
2559. Tyskland. Darsser Ort NE. Vrag afmærket.
(N. f. S. Nr. 44/3379. Berlin 1940.)
Vraget af et Træskib, der er sunket i 14—15 m Vand paa c. $54^{\circ} 36',0 N.$ $12^{\circ} 45',5 E.$, er afmærket med en Vragtønde med S.-Topbetegnelse. En Del af Vragets Ræling er i Overfladen.
(E. f. S. Nr. 44/2504 1940.)
(Se Tillæg.)

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

2560. Sverige. Sundet. Bredgrund SW. Vrag.
(U. f. s. Nr. 42/2166. Stockholm 1940.)
Dele af et Vrag, synlige over Overfladen, ligger sunket paa c. $55^{\circ} 26',7 N.$ $12^{\circ} 45',1 E.$, c. $2,5$ Sm WSW. for Bredgrund Fyr.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2561. Danmark. Isefjord. Orø østre Løb. Kabel afmærket.

Det i Punkt 2 ø i den af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart under den 10. Marts 1939 udstedte „Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring m. v. i Beskyttelsesomraader for undersøiske Kabler og Ledninger“ omhandlede Telefonkabel over *Orø østre Løb* mellem *Sjælland* og *Orø* er, saavel ved Udgangsstedet paa *Sjælland*, *Hammerbakke*, som ved Landingsstedet paa *Oro*, c. 100 m S. for *Oro Færgested*, afmærket med et Sæt Kabelbaaker. Baakernes Plads er, som følger:

1) *Hammerbakke* Bagbaake: 55° 45' (15") N. 11° 51' (15") E.

— Forbaake: 55° 45' (16") N. 11° 51' (12") E.

2) *Oro* Bagbaake: 55° 45' (26") N. 11° 50' (09") E.

— Forbaake: 55° 45' (25") N. 11° 50' (13") E.

(E. f. S. Nr. 12/939 1939. Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 160.)

2562. Sverige. Kattegat. Torekov. Hamnbådan Baake nedlagt.

(U. f. s. Nr. 41/2095. Stockholm 1940.)

Hamnbådan Baake paa c. 56° 25',₇ N. 12° 37',₈ E. ved *Torekov* er nedlagt.
(Kort Nr. 102 og 100.)

2563. Sverige. Kattegat. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 42/2202. Stockholm 1940.)

Følgende Fyr er atter tændt:

Fjordskär c. 57° 21' N. 12° 01' E. *Kungsbacka*.

(E. f. S. Nr. 41/2368 1940.)

2564. (T). Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Taagesignaler midlertidigt ude af Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 42/2203. Stockholm 1940.)

Taagesignalet ved nedennævnte Fyr er midlertidigt ude af Virksomhed:

a) *Gäveskär* c. 57° 40' N. 11° 46' E.

b) *Knippelholmen* c. 57° 41' N. 11° 49' E.

2565. Sverige. Skagerrak. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 41/2096 og 42/2168. Stockholm 1940.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Stora Dyrö c. 57° 56' N. 11° 36' E. *Älgö övre*. *Älgö nedre*. *Flatholmen* c. 58° 16' N. 11° 25' E.

(E. f. S. Nr. 41/2368 1940.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2566. (P). Norge. Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandøundet. Mindre Dybde rapporteret.

(E. f. S. Nr. 18/821. Oslo 1940.)

Det rapporteres, at mindste Dybde i *Strandøundet* paa c. 61° 28',₇ N. 10° 43',₁ E. kun er 1,2 m ved Lavvande.

Stedet kan næppe blive nærmere undersøgt i Aar.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2567. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Connecticut River. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 37/2261. Washington 1940.)

Essex Reef Fyr paa c. 41° 21' N. 72° 23' W. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 2,5^s.

2568. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Folly Island. Radiopejlstation nedlagt.
(N. t. M. Nr. 37/2270. Washington 1940.)
Folly Island Radiopejlstation paa c. 32° 41' N. 79° 53' W. er nedlagt. Stationen vil blive oprettet paa *Ten-Tanden Plads*.

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

2569. Mexico. Tuxpam Reef. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 37/2278. Washington 1940.)
Det rapporteres, at det nye Fyr paa *Tuxpam Reef* paa c. 21° 03' N. 97° 12' W. viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 16^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 6^s.
2570. Ecuador. Gulf of Guayaquil. Oplysning om Lods.
(N. t. M. Nr. 37/2279. Washington 1940.)
Lods kan faas udfor *Arenas Point* Fyr paa c. 3° 03' S. 80° 06' W.
2571. Ecuador. Santa Elena Bay. Forskellige Oplysninger.
(N. t. M. Nr. 37/2281. Washington 1940.)
1. Et ubevogtet Fyr, der viser grønt, fast Lys, findes paa Yderenden af *Government Mole* ved *Salinas*.
 2. De i Kortet S. for *Chipipe Cable Station* angivne 2 Radiomaster findes ikke.
 3. Et Skær med en mindste Dybde af 0,3 m findes c. 1480 m 56° fra Yderenden af *Government Mole*.
c. 2° 12' S. 80° 58' W.

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

2572. Korea W.-Kyst. Zinsen Kô (Chemulpo) Anduvning. Zenbi Tô (Chaoul). Fyr tændt.
(N. f. S. Nr. 43/3268. Berlin 1940.)
Paa NW.-Siden af Øen er paa 37° 17' 22" N. 126° 04' 50" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 12^s. Flammens Højde: 162 m. Synsvidde: 30 Sm. Hvidt, rundt Betontaarn. Fyret lyser mellem Pejlingerne 351° og 281°.
2573. Japan. Simonoseki Stræde. Vrag.
(N. f. S. Nr. 43/3269. Berlin 1940.)
Et Vrag ligger sunket paa c. 33° 54',₅ N. 130° 53',₈ E., 0,1₈ Sm 254° fra *Oyama No Hana* Fyr.
2574. Japan. Shikoku S.-Kyst. Muroto Saki NW. Tosa Murotu. Nye Fyr tændt.
(N. f. S. Nr. 43/3270. Berlin 1940.)
- a) Paa den N.-lige Mole er paa c. 33° 17' N. 134° 09' E., 2,8₆ Sm 326,5° fra *Muroto Saki* Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 24,1 m. Synsvidde: 14 Sm. Hvidt, firkantet Gittertaarn.
 - b) Paa den S.-lige Mole er paa c. 33° 17' N. 134° 09' E., 2,8₁ Sm 325,5° fra *Muroto Saki* Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 11,3 m. Synsvidde: 6 Sm. Hvidt, rundt Taarn.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
Bogs Nr.

Finland:

N 47 Marjaniemi — Oulu — Röyttä.

Tillæg.

I. Østersøen.

2575. Finland. Minefare. Oplysning om Sejlløb.

(N. f. S. Nr. 44/3380. Berlin 1940.)

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 31/1898-1940 henledes Opmærksomheden atter paa, at Sejldes udenfor de rensede Sejlløb i de *finske* Farvande i *Bottniske Bugt* S. for 60° 41' N. ſamt i den *finske Bugt* er farlig paa Grund af udlagte Miner. Følgende Sejlløb er hidtil blevet aabnet for Sejldes:

a) Sejlløbet S. for *Mariehamn*. Lods faas fra *Storbrotten* Fyrskib. (E. f. S. Nr. 27/1719 1940).

b) Sejlløbet ved *Utö*. Lods faas fra *Utö* Lodsstation. (E. f. S. Nr. 31/1902 1940).

c) Sejlløbet W. for *Porkkala Kallböda*. Lods faas ved *Porkkala Rönnskär* Lodsplads. (E. f. S. Nr. 34/2063 1940).

d) *Gråhara (Harmaja)* Sejlløb. Lods faas fra *Helsinki* Fyrskib. (E. f. S. Nr. 23/1532, 25/1630 og 25/1634 1940).

e) Det W.-lige Indsejlingsløb til *Orrengrund*. Lods faas i *Orrengrund*. (E. f. S. Nr. 23/1532, 29/1826 og 31/1903 1940).

Kun Lodser fra de nævnte Lodserier kender de respektive minefrie Sejlløb.

I *Bottniske Bugt* findes ingen Minefare N. for 60° 41' N.

2576. Tyskland. Memel. Frihavnsomraade forandret.

(Meddelelse fra Kgl. dansk Gesandtskab, Berlin, den 29/8 1940.)

Ifølge Forordning af 21. August d. A. om Ændring af Frihavnen *Memels* Omraade er den N.-lige Del af Frihavnen (den saakaldte *Frihavnszone Nord*) inddraget i Toldomraadet.

c. 55° 43' N. 21° 07' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2577. Danmark. Isefjord. Roskildefjord. Oplysning om Dybde.

Efter foretagen Oprensning af Farvandet er Dybden i Sejlløbet fra *Eskilso* til *Roskilde* Havn atter 3,0 m.

c. 55° 44' N. 12° 04' E.

(E. f. S. Nr. 40/2321 1940. Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 170.)

2578. (P). Danmark. Kattegat. Hatterrev S. Skibsfartshindring rapporteret.

En Skibsfartshindring er rapporteret paa 55° 53' (30") N. 10° 50' (30") E., c. 0,8 Sm S. for E.-Enden af *Hatterrev* i Farvandets dybe Rende.

Stedet vil blive nærmere undersøgt.

2579. Danmark. Kattegat. Aarhus. Havnearbejder afsluttet. Afmærkning inddraget.

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 2/65 og 24/1594 1940 meddeles, at de deri nævnte Arbejder ved *Aarhus* Havn er afsluttet, og at den i E. f. S. Nr. 24/1594 1940, Punkt 1, omtalte Spidstønde er inddraget. De i sidstnævnte Efterretnings Punkt 2 omtalte klartlysende Lanterner paa Anlægsbroerne er efter Arbejdets Afslutning fjernet.

c. 56° 10' N. 10° 13' E.

(E. f. S. Nr. 2/65 og 24/1594 1940. Kort Nr. 112 og 103. Havnelods, Side 31.)

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

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- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESellschaft
WERK FRIEDRICHSORT





Medlemsliste

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 44

TORS DAG 31. OKTOBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Hvilke Virkninger den italiensk-græske Krig vil faa for det internationale Fragtmarked, er det endnu for tidligt at danne sig nogen Mening om, men saafremt det lykkes Italienerne at besætte Grækenland, vil ogsaa dette Land af den engelske Blokade blive afskaaret for overseiske Tilførsler, og derigennem vil i hvert Fald den Del af den græske Handelsflaade, der hidtil har besørget Tilførslerne til Hjemlandet, blive fri til Anvendelse andet Steds. Iøvrigt er den græske Handelsflaade, der beløber sig til ca. 1,8 Mill. Brutto Reg. Tons, hvoraf største Delen er oceangaaende Tonnage, en ikke ubetydelig Faktor paa det internationale Fragtmarked. Det var f. Eks. den græske Konkurrence i River Plate Farten, som var et af de vægtigste Argumenter, der blev ført i Mærken fra engelsk Rederside, da den første engelske Subventionslov til Skibsfarten blev fremsat, og selv om den græske Tonnage for en stor Dels Vedkommende bestaar af ældre Skibe, er der næppe Tvivl om, at den, saafremt det lykkes Englænderne at faa Kontrol over den, vil være en for England værdifuld Forøgelse af dette Lands Tonnageresourcer.

Om det kurante overseiske Fragtmarked er der iøvrigt ikke meget Nyt at fortælle. Det mest fremtrædende Træk er stadig den stærke amerikanske Interesse for Tonnage til Ertstransporter til Staterne. I den forløbne Uge er der igen sluttet Tonnage for Erts fra Forindien til \$15.50 til USNH., ligesom Erts Takoradi/Baltimore er sluttet til \$9.-. Endvidere er der sluttet Tonnage for Manganerts fra Poti til U. S. Atlantic til \$15.-, og fra de andre Ertsafskibningscentre som Huelva, Rio, Ny Kaledonien og Philippinerne søges der stadig Tonnage til nominelt uforandrede Rater.

Af udgaaende Forretning fra U. S. A. skal nævnes Netcharter Gulf/Japan \$17.75, og U. S. Atlantic/Vladivostock paa fio. Basis til \$18.-. Der er ligeledes Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Hampton Roads til saavel Brasilien som til River Plate. Rateniveauet for disse Forretninger ligger nærmest uforandret omkring \$5.25 à \$5.75. Fra New York rapporteres endvidere Slutningen af en stor Baad for Fosfat fra Tampa til Cape Town til 45/-, men dette er antagelig en engelsk Forretning.

Paa de i London kontrollerede Markeder er Forholdene, saavidt man kan skønne, uforandrede.

I vore hjemlige Farvande er der stadig gode Beskæftigelsesmuligheder, og saafremt der er Held med Ekspeditionerne, levner en hel Del af disse Forretninger rigtig pæne Avancer. Man maa dog sikkert i den kommende Tid indstille sig paa en ringere Beskæftigelsesgrad, da Isforholdene vil stille sig hindrende i Vejen for Besejlingen af en lang Række Østersøhavne. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark er der ikke større Forandringer, men det synes dog, som om det er en Smule lettere at skaffe Stem.

DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Medens Samhandelen med Udlandet i August var af et meget betydeligt Omfang — det gjaldt haade Importen og, navnlig, Eksporten — har der i September fundet en Nedgang Sted; men der er dog

i September udført Varer for 130,3 Mill. Kr. (mod 154,8 Mill. i August), medens der kun er indført Varer for 92,1 Mill. Kr. (mod 102,2 Mill. i August), saaledes at September Maaned har bragt et samlet Eksport-Overskud paa 38,2 Mill. Kr. mod 52,6 Mill. i August, 48,2 Mill. i Juli, 38,6 Mill. i Juni og 26,7 Mill. i Maj.

Af den samlede Eksportværdi i September faldt 108,7 Mill. Kr. paa Landbrugsvarer mod 125,7 Mill. i August og 115,7 Mill. i Juli. Af Landbrugseksporten falder igen 19,8 Mill. Kr. (5,4 Mill. kg) paa Smør, 9,6 Mill. Kr. (4,2 Mill. kg) paa Bacon og 8,1 Mill. Kr. (3,5 Mill. Snesc) paa Æg. Af Resten er formentlig Hovedparten Slagtekvæg. Medens Bacon-Eksporten i Sommermaanederne havde et meget stort Omfang og i August naaede 15,2 Mill. kg til Værdi 34,7 Mill. Kr., har der, som det ses, i September fundet en Nedgang Sted til mellem en Trediedel og en Fjerdedel. Smørekseporten har i September været en Bagatel mindre end i August, Ægekseporten en Del mindre. Af Industrivarer er der i September kun udført for 14,3 Mill. Kr., medens Tallet — efter nogle Sommermaaneder med ringe Eksportværdi — i August var naaet op paa 22,9 Mill. Kr.

Sammenligner man den forløbne Del af 1940, for hvilken der foreligger Statistik, de 9 Maaneder Januar — September, med den tilsvarende Periode af 1939, viser det sig, at der i Aar kun er indført Varer for 112,7 Mill. Kr. gennemsnitlig pr. Maaned mod 139,1 Mill. i Fjor; den gennemsnitlige Eksportværdi pr. Maaned har i Aar været 126,4 Mill. Kr. mod 131,4 Mill. i Fjor; og der har saaledes i Aar været en gennemsnitlig maanedlig Merudførsel paa 13,7 Mill. Kr., medens der i Fjor var en Merindførsel paa 7,7 Mill. Kr. om Maaneden. Idet der stadigvæk regnes med maanedlige Gennemsnitstal, har Værdien af Landbrugseksporten i Aar været 103,6 Mill. Kr. mod 94,2 Mill. i Fjor, medens Industri-Eksporten er dalet fra 31,5 til 17,0 Mill. Kr. Smørekseporten viser i Værdi en Nedgang fra 31,6 til 28,6 Mill. Kr., Bacon fra 31,4 til 24,7 og Æg fra 11,6 til 11,3 Mill. Kr.

SKIBSFARTEN PAA KØBENHAVN

I Perioden Januar til og med September i Aar er veriges skeppsklarerare- og skeppsmåklareforening Skibe mod i den tilsvarende Periode i Fjor over 19,000 Skibe — et Bevis paa, hvor stærkt hele den foreliggende Situation har standset Skibsfarten paa København.

SVERIGES HANDELSFLAADE

Efter hvad »Svenska Handelsbanken« meddeler, befinder der sig af den svenske Tonnage ca. 915,000 Tons i Farvande uden for den tyske Blokade og ca. 890,000 Tons inden for det tyske Blokadebælte.

De store Skibe, særlig Motorskibe og Tankskibe, kan ikke finde Beskæftigelse i Østersøen og er følgelig lagt op. Derimod har det været muligt lidt efter lidt at sætte mindre Skibe i Fart her.

Den oplagte Tonnage (Skibe paa mindst 3000 Bruttoregistertons), der i April i Aar omfattede 101 Skibe paa tilsammen 183,000 Brt., voksede til 454,000 Brt. den 1. Juni, men sank derefter til 369,000 Brt. den 1. August.

FINLANDS SKIBSFART

Fragtfarten mellem Finland og Østersøhavnene har i Sommerens Løb været betydelig mindre end sædvanlig. Ifølge Oplysninger fra Skibsrederforeningen er Trafikken imidlertid i Efteraarets Løb blevet livligere, og hele Finlands Østersø-Tonnage gaar for Øjeblikket i Fart. Nogen ledig Tonnage findes praktisk talt ikke. Fragterne er steget for en Del Varers Vedkommende, men er iøvrigt i det store og hele uforandrede.

Den finske Søfartsstyrelses Registreringsbureau har udarbejdet en Opgørelse over de finske Fartøjer, som efter Fredsslutningen er blevet tilbage indenfor de afstaaede Omraader. I Opgørelserne er kun medtaget de i Skibsregistret optagne Fartøjer, og ifølge Ejernes Anmeldelser blev der ialt 119 Fartøjer paa ialt 8628 B.R.T. tilbage i de afstaaede Omraader. Deraf er 18 Dampskibe, 5 Sejlskibe med Hjælpenotor, 5 almindelige Sejlskibe og 91 Pramme. Sandsynligvis er der desuden mistet ca. 128 Pramme, om hvilke Ejerne endnu ikke har gjort Anmeldelse. Ialt regnes der med et Tab paa 247 Fartøjer paa ialt 24,054 Bruttotons.

HAVNE-BEVILLINGER ERA FINANS-UDVALGET

Folketingets Finansudvalg har tiltraadt et Forslag om at yde et rentefrit Laan paa 150,000 Kr. til Arbejdskassen paa Københavns Toldbod til Bestridelse af dennes Arbejdsudgifter.

Finansudvalget har endvidere tiltraadt en Bevilling paa 70,000 Kr. til Forlængelse af Landenderne for to Høfder i Ferring-Omraadet paa Jyllands Vestkyst, 125,000 Kr. til Bygning af et Bolværk ved Slæbestedet ved Hvide Sande, 90,000 Kr. til et nyt Havnebassin ved Thorsminde, 50,000 Kr. til Opførelse af en Opholdsbygning for Arbejdere ved Esbjerg Havn, 45,000 Kr. til Omlægning af ældre Gadestrækninger paa Esbjerg Havn og 15,000 Kr. til ekstraordinær Oprensning af Helsingør Havn.

Endvidere bevilgedes Efterbetaling paa Løntillæg for pensionsberettigede Grænsegendarmer for Tiden fra 1. September 1939 til 31. Maj 1940 med ialt 100,000 Kr.

GASGENERATORER I SKIBE

Mangelen paa Olie til de mindre Skibe, der hidtil har benyttet dette Brændsel til Drivkraft, har naturligvis ogsaa fremkaldt Tanken om mulig Anvendelse af Gasgeneratorer til dette Brug. I Sverige har man saaledes som tidligere omtalt omfattende Forsøg i Gang paa dette Omraade, og de foreløbige Resultater synes at give Haab om, at i hvert Fald en Del Skibe med Fordel kan gaa over til denne Drivkraft.

Ogsaa i Norge foretager man ved Norges Tekniske Højskole en Række Eksperimenter, hvis Udgang imødeses med den største Spænding. Forsøgene omfatter her Gasgeneratorer til Brug for Fiskefartøjerne, og har været i Gang i flere Maanedes. Man har prøvet baade med totakts og firetakts Motorer, og der er naaet forskellige Forsøgsresultater, som viser, at det nok skal lykkes, inen der er endnu mange Ting, som maa forandres og forbedres. Eksperimenterne, hvoraf flere er foretaget ved Forsøg i aaben Sø, vil blive fortsat med fuld Kraft og ventes færdige inden Jul.

DEN RUSSISKE HANDELSFLAADE

Den russiske Handelsflaade er i de senere Aar forøget ganske betydeligt, nemlig fra 352 Skibe paa 867,500 Tons Br. i 1937 til 717 Skibe paa 1,316,000 Tons Br. i 1940. Denne Forøgelse skyldes i en væsentlig Grad Indkøb fra Udlandet, men i den senere Tid er den russiske Skibsbygning blevet stærkt forøget, og man ventler, at Flaaden vil faa yderligere Tilvækst i Løbet af i Aar og i 1941.

KRIGSRISIKO

I Forbindelse med Helsingborgdamperen »Osman«s Forlis i Foraaret udfor den norske Kyst, hvorved 11 Mand omkom, er der sket Henvendelse til det svenske Forsikringsraad om Erstatning i Henhold til Loven om Krigsforsikring til de efterlevende efter Skibets omkomne Førstemester. Kommerskollegiets søtekniske Konsulent har udtalt, at Kystlodsens trods herskende Storm med Paalandsvind og Snebyger var nødsaget til at gaa helt tæt under Land indenfor Territorialgrænsen paa den maaske farligste Del af den norske Kyst. Skibets Stranding anser han derfor at maatte henføres til indirekte Krigsforlis.

Kommerskollegium har anført, at da Forliset set fra Kaskoforsikringssynspunkt ikke er direkte foranlediget af Krigsforanstaltninger, maa det behandles som sædvanlig Civilrisiko. Af Billighedshensyn havde Kollegiet dog intet at indvende mod at følge Henvendelsen. Forsikringsraadet har nægtet at udbetale Krigsforsikring og vil kun give Erstatning efter Loven om Ulykkestilfælde under Arbejdet. Imidlertid er der indgaaet Protest mod denne Beslutning, og det er gjort gældende, at en af Aarsagerne til Forliset var de slukkede Fyr.

Forsikringsraadet anmodede derefter om en Underøgelse af, hvorledes Fyrbelysningen var paa det Tidspunkt, da Ulykken skete, og der foreligger nu ifølge Gøteborg H. & S. T. fra Kommerskollegium Oplysninger herom. De tilgængelige Søfartspublikationer giver ikke nogen Oplysning om visse Fyrs paastaaede Mørklægning, og af Søforklaringen fremgaar, at der var god Fyrsigt, da Forliset fandt Sted, samt at Skibet blev navigeret efter forskellige Fyr. Forliset kan saaledes hedder det, ikke være foranlediget af slukkede Fyr.

SITUATIONEN FOR SVENSKESKIBSMÆGLERE

Sveriges skeppsklarare- og skeppsmåklareforening Shenstiller til den svenske Brændselskommission om Forholdsregler for at samtlige svenske Kulimportører skal kunne paalægges altid ved Slutning af Tonnage for Transporter fra Tyskland at anvende de Skibsmæglere i Sverige, med hvilke Kulimportørerne tidligere plejede at staa i Forbindelse.

Situationen for de svenske Skibsmæglere er saa alvorlig, at en Indgriben i den antydede Retning synes uundgaelig, siger Foreningen. Der foreligger ellers en tvingende Nødvendighed for adskillige svenske Skibsmæglere til at afskedige en stor Del af deres Personale paa Grund af Mangel paa Beskæftigelse. Gennem den foreslaede Fremgangsmaade vilde der ikke ske Kulimportørerne nogen Uret.

I en samtidig afsendt Skrivelse til Trafikkommissionen hævdede Foreningen, at Udviklingen mere og mere er gaaet i den Retning, saa vidt angaar Befragtningen af Kul og Koks fra Tyskland, at de svenske Skibsmæglere forbigaas ved Befragtninger. De er i Stedet for i overvejende Grad overdraget tyske Skibsmæglere.

SVEAKANALEN

Sveakanalen er en typisk Investering paa langt Sigt. Hvis eventuelle fremtidige Bidrag til Produktionsstigning i Sverige ikke kan bedømmes, men heller ikke kan sættes særlig højt, hedder det i Bladet »Afsfærsvärlden«. Gøtakanalen blev i sin Tid bygget med Tanken om Gennemgangstrafik, men den er hovedsagelig blevet af Betydning for den lokale Trafik og mere for Stykgods end for Massegoods. En Sveakanal skulde særlig bygge paa Massegodstrafik, f. Eks. Malin og Kul. Den berører imidlertid ingen Malmejer af nogen Betydning og kun i mindre Grad den svenske Jernindustri.

En Sammenligning med de store kontinentale Kanalsystemer er næppe mulig. Paa disse forekommer

i fremtrædende Grad Massegodts- og anden Trafik gennem eller mellem tætte Bebyggelser. Under normale Forhold regnes der ikke med Ishindringer, saa Kanalerne kun være aabne hele Aaret. Desuden berører disse Kanaler delvis Lande, som ligger langt borte fra Kysterne. I Sverige har man derimod næsten overalt Adgang til gode Havne. Saavel den under Bygning værende Falsterbokanal som en eventuel Sveakanal vil jo for begge Endepunkters Vedkommende komme til at ligge indenfor Skagerakspærringen og derfor ikke skabe nogen Udvej af de af de nuværende Forhold fremkaldte Vanskeligheder. De store kontinentale Kanal- og Flodveje, som Nordsøen—Middelhavet eller Østersøen—Sortehavet har jo i den Henseende en helt anden Betydning.

Et udvidet Trafikbehov indenfor Sverige synes bedst tjent med en Udbygning af Jernbanerne særlig med Dobbeltspor og Elektrificering af de vigtigste Linier. Benzinmangelen har jo formindsket Betydningen af den motoriserede Landevejstrafik, men Gengassen kan hidrage til at forøge den paany. For Massegodstrafik fra Norrlandskysten vesterud skulde en Sveakanal under de nuværende Forhold ikke betyde noget og selv efter Krigens Ophør kun faa ringe Betydning. Skibe paa 3000 Tons, som ventes at blive det højeste, der kan passere en Femeters-Kanal, er for smaa for lønnende Atlantrafik. For Norrlandskystens Behov synes en mere effektiv Isbryderhjælp at være den mest enkle Løsning indenfor en rimelig Udgiftsramme.

SUEZ-KANALEN

Suez Kanal-Selskabet har meddelt det ægyptiske Finansministerium, at det har til Hensigt at forhøje Gennemsnitafgiften til 8 sh. pr. Ton for lastede Skibe og til 4 sh. pr. Ton for Skibene selv. Det ægyptiske Finansministerium har ifølge Hamburger Fremdenblatt, efter hvad et Reutertelegram fra Kairo meddeler, svaret, at man først maa have klarlagt den franske Regerings Holdning til Forslaget, før Finansministeriet kan træffe sin Beslutning i Sagen.

Planen om Forhøjelse af Gennemsejlingsafgiften er atter et Udtryk for Trafikens Tilbagegang. Efter hvad neutrale Meddelelser oplyser, er siden Italiens Indtræden i Krigen Trafikken gennem Kanalen reduceret med 90 Procent af den normale Trafik. Dette Forhold maa for det første føres tilbage til, at den italienske, og i endnu højere Grad den engelske, Trafik holdes tilbage fra Kanalen, og for det andet, at den neutrale Skibsfart paa Grund af Krigssituationen i Middelhavet stadig er mere og mere i Tilbagegang.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Svensk Dampers strandet ved Portugal

Den svenske Fragtdampers »Hannah«, der havde en Kulladning og Internationale Røde Kors' Post fra England om Bord, strandede forleden ved Leixoes. Hele Besætningen er reddet, men det menes, at Skibet og Ladningen er tabt.

Reddet 30 Søfolk om Dagen

Formanden for det norske Selskab til Skibbrudnes Redning, Kaptajn Holler, har i Oslo holdt et Foredrag om Selskabets Virksomhed siden dets Start i 1891.

Kaptajnen oplyste, at Selskabet i sidste Vinterhalvaar gennemsnitlig bjærgede 30 Søfolk og Fiskere om Dagen. Siden Selskabet blev stiftet, er 2900 Mennesker blevet reddet fra at omkomme ved Forlis, og talrige andre er blevet bjærgede fra mere eller mindre alvorlige Situationer.

Statens Skibstilsyn

Statens Skibstilsyn har udarbejdet en Oversigt over Virksomheden, der horer ind under Overskibsinspektoralet med Overskibsinspektør, Kaptajn Fr. Grue som Chef og har samlet et Personale, foruden Kontorpersonalet, paa 36 Personer: 15 søkyndige Skibsinspektører, 10 maskinkyndige Inspektører, 6 skibsbygningskyndige Inspektører, 3 Skibsmaalings-Inspektører og 2 radiokyndige Inspektører.

Danmark er inddelt i tre Distrikter, nemlig et for Sjælland, et for Fyn og et for Jylland.

»BALTICA« 25 AARS JUBILÆUM

Onsdag var det 25 Aar siden, at Assurance-Compagniet »Baltica« blev stiftet. Initiativet til Stiftelsen blev taget af Det Østasiatiske Kompagni, Det Forenede Dampskibs-Selskab og Den Danske Landmandsbank for at sikre, at danske Forsikringer i videst muligt Omfang blev tegnet i danske Forsikrings-selskaber.

Mange betydelige Mænd har gennem Aarene været Medlemmer af Assurance-Compagniet Balticas Bestyrelse. Af de oprindelige Stiftere og Bestyrelsesmedlemmer har Højesteretsassagfører Frits Bülow og Grosserer N. C. Groes-Petersen hele Tiden haft Sæde i Bestyrelsen, og Højesteretsassagfører Bülow har gennem alle de 25 Aar været Balticas Formand. Selskabets administrerende Direktør, Max Nielsen, knyttedes ligeledes til Baltica kort efter Selskabets Stiftelse og har saaledes virket i Selskabet i næsten 25 Aar.

Naar Baltica har erhvervet sig en saa grundfæstet Position, skyldes dette ikke mindst, at Ledelsen paa et meget tidligt Tidspunkt koncentrerede Arbejdet om — jævnsides med Krigsforsikrings-Forretningen — at skabe en Forretning af varig Karakter, som efter Verdenskrigen kunde bære Selskabet frem. Arbejdet koncentreredes i lige høj Grad om at indføre Baltica paa det danske Forsikringsmarked som om at skabe en international Forsikrings-Forretning, for hvilket Tidspunktet for Balticas Stiftelse var gunstigt. Arbejdet herfor lykkedes over al Forventning, saaledes at Baltica paa begge Omraader hurtigt kom frem i første Række. Selskabet havde saaledes allerede i 1920 oparbejdet en international Genforsikrings-Forretning i Brandforsikring med en Præmieindtægt paa 13½ Mill. Kr. Med denne Portefølje indtraadte Baltica i de store Genforsikrings-selskabers Rækker og var derigennem med til at præge Udviklingen paa dette for Danmark saa betydningsfulde Virksomhedsomraade.

I adskillige Aar laa Selskabets samlede Præmieindtægt lemmelig konstant omkring godt tredive Mill. Kr. I de senere Aar er den vokset noget og androg saaledes i 1939 en. 44½ Mill. Kr., hvoraf ca. 18 Mill. Kr. hidrørte fra den direkte danske Forretning.

I det smukke Jubilæumsskrift, der er udarbejdet af Direktør Max Nielsen, fremhæves, at de svundne 25 Aar har bragt en rig Udvikling, ikke mindst paa Trafikkens Omraade, der har givet Forsikringsvæsenet Arbejdsmuligheder som aldrig før.

RUMÆNIENS SKIBSFART

Ved Lov er der blevet indført overordentlige Forholdsregler for den rumænske Handelsskibsfart. Staten forbeholder sig Forkøbsret ved Salg af Flod- og Søskibe, der sejler under rumænsk Flag. Til enhver Sejldes af rumænske Skibe kræves der Tilladelse. Ved en anden Lov bemyndiges Staten til at overtage Driften af ethvert industrielt Anlæg, der er nedlagt eller bliver forsømt. Hvis Staten overtager Virksomheden, tilkommer der kun Ejeren en Skadeserstatning paa højst 5 pCt. af Nettofortjenesten.

Skibsførerforeningen

Ved Bestyrelsesvalget i Den aln. danske Skibsførerforening paa den kommende Generalforsamling i Februar 1941 afaar 8 farende og 3 ikke-farende Medlemmer af Bestyrelsen. Blandt disse tre ikke-farende er Kaptajn A. A. Bugge, Sydfyenske Dampskibsselskab, der afaar udenfor Tur. Kaptajn Bugge er i Aarets Løb overgaaet fra farende til ikke-farende.

Isen rationeres

Tyborøn Isværk har paa Grund af Mangel paa Brændselsolie set sig nødsaget til at foretage Rationering af Is til Fiskekuttere, saa det største Kvantum er 3 Tons pr. Kutter. Fiskehandlerne kan dog endnu indtil videre gøre Regning paa at faa den nødvendige Is til Pakning af Fiske.

Svensk Dampers »Convallaria« forlist

Det svenske Udenrigsministerium er underrettet om, at der til Rederiaktieselskabet »Activ« (Joh. Gorthon) i Helsingborg er indløbet Meddelelse om, at Rederiets Dampers »Convallaria« af Helsingborg er forulykket i Atlanterhavet, men at hele Besætningen er reddet og ført ind til en Havn paa den skotske Vestkyst. »Convallaria« var paa ca. 2000 B.R.T.

Lodstaksterne forhøjet

Med Gyldighed fra 4. November har Marineministeriet

udsendt Bekendtgørelse om midlertidigt Tillæg til Lods-takterne som personligt Risikotillæg til Lodser. Tillægget andrager 10 pCt. af Takterne, dog ikke ud over 3 Kr. for en Lodsning paa indtil 10 Sømil, ikke ud over 4 Kr. for indtil 20 Sømil, ikke udover 5 Kr. for indtil 40 Sømil og ikke ud over 10 Kr. for Lodsning paa 40 Sømil og der- over.

Tillægget gælder dog ikke for selvstændige Havnelods-ninger, for Lodsninger i Nordsøen, hvor der gælder en særlig Bestemmelse.

Emil Robins Legat

Den norske Del af Emil Robins Redningsbelønning for 1939 er tildelt Kaptajn Rolf Larsen, Fører af Damperen »Duala«, som i Januar 1939 i Nordatlanten reddede Besætningen fra det forliste Tankmotorskib »Jaguar« af Sandefjord.

Uforandret Produktionsindeks for Industrien

Industriens Produktionsindeks, der er beregnet paa Grundlag af Produktionen i 1935, er for September be- regnet til 89 og er saaledes uforandret fra August. Inden- for de enkelte Grupper stiller det sig saaledes: Nærings- middelindustrien uforandret 90, Tekstilindustrien er fal- det fra 87 til 85, Beklædningsindustrien fra 97 til 96, hvor- imod Læderindustrien er steget fra 89 til 90, Træindustri- en fra 81 til 83, Sten-, Ler- og Glasindustri er faldet fra 73 i August til 67 i September, Jern- og Metalindustrien er steget fra 99 til 101, hvorimod Grafisk- og teknisk- kemisk Industri er faldet 2 Points til 80.

Taget under eet er Konsumvareproduktionen faldet fra 88 til 87, medens Produktionsmiddelindustrien omvendt er steget 1 Point til 93.

Beskæftigelsen i Industrien er for September opgjort til 1,105,000 Arbejdstimer pr. Arbejdsdag mod 1,080,000 i August. Der er saaledes en Stigning i den industrielle Beskæftigelse paa 25,000 Timer pr. Arbejdsdag. I August i Fjor laa Beskæftigelsen paa 1,428,000 Timer og i Septem- ber 1,431,000 Arbejdstimer pr. Arbejdsdag.

Benzin-Toldhavn i Petsamo

Den finske Regering har givet sin Tilladelse til Anlæg af en privat Toldhavn i Liinahamari (Petsamo). Havnen skal i første Række tjene til Opbevaring af Benzin. An- dragendet var indsendt af Petsamo Kommune. Der er allerede oprettet fire Benzintanke i Liinahamari og seks er under Bygning.

Nyt Rederi i Stockholm

Der er stiftet et nyt Rederi i Stockholm med en Aktie- kapital paa Minimum 400,000 Kr. og Maksimum 1,3 Mill. Kr. Stifterne er Jon Larsson, G. Holmström, Arne Larson og T. Österberg.

Københavns Navigationskole

Paa Københavns Navigationskole afholdtes forleden højtidelig Afslutning paa Eksamen for Skibsførere, Styr- mænd og Radiotelegrafister. Til Stede var Navigationsdi- rektøren, Kommandør Lorch, Formanden for »Forenin- gen for Sømandforeningen af 1856« Admiral Bastrup, Skibsinpektørerne fra Ø. K. Kaptajn Tillisch og fra D. F. D. S. Kaptajn Eriksen, Formændene for Navigatør- foreningerne o. fl.

Kaptajn Guldammer gav en Oversigt over Skolens Virksomhed og omtalte de Resultater, som var opnaaet af de 28, der havde indstillet sig til Skibsførereksamen, 26 til Styrmandseksamen og 11 til Radiotelegrafsteksamen. Kap- tajn Guldammer takkede de Institutioner og navnlig Foreningen til Søfartens Fremme og Privatpersoner, som paa forskellig Maade havde ydet Skolen Støtte.

Den nye Stats-Isbryder

Ved Fristens Udlob var der indkommet fire Tilbud paa Bygningen af den nye Statsisbryder til Storebæltsoverfar- ten, nemlig fra Skibsværfterne i Odense, Aalborg, Nak- skov og Helsingør. Der vil nu hurtigst muligt blive taget Stilling til Spørgsmaalet om, hvor Isbryderen skal byg- ges, og Arbejdet vil derefter snarest blive paabegyndt. Man regner med at have Isbryderen klar til Brug ved Begyn- delsen af Issæsonen 1941—42.

Falsterbo-Kanalen

Arbejdet paa Falsterbo-Kanalen foregaar for fuld Kraft. Jernbanetrafikken mellem Malmø og Falsterbo foregaar allerede over Broen.

Genaabningen af Færgeruten København-Malmø

Efter Forhandling mellem svenske og danske Statsba- ner genaabnes Færgeruten imellem København og Malmø den 1. November. Der sejles to Ture i hver Retning dag- lig, nemlig fra Malmø svensk Tid Kl. 7,45 og Kl. 12,00 og fra Københavns Frihavn dansk Tid Kl. 10,55 og Kl. 15,10. Færgeren fra Malmø Kl. 7,45 har Forbindelse med Nat- toget fra Stockholm, og Færgeren fra Københavns Frihavn Kl. 10,55 har Forbindelse med Dagtoget til Stockholm.

I Forbindelse med Færgerne indlægges Tilslutningstog mellem Københavns Hovedbanegaard og Frihavnen.

Paa Helsingør-Helsingborg Overfarten sejles foruden de nuværende to Ture yderligere en Dobbelttur efter Be- hov med Afgang Helsingør Kl. 12,00 dansk Tid og Afgang Helsingborg Kl. 11,50 svensk Tid. Oplysning om, hvorvidt denne Dobbelttur sejles, kan faas paa Statsbanernes Op- lysningskontor i København, Telefon Central 1701, samt paa Helsingør og Helsingborg Stationer.

Brændselsollen til Fiskerne

Brændselsolienævnet har afsluttet sine Forhandlinger om Spørgsmaalet om Brændselsolie til Fiskerne for Res- ten af Aaret. Indstillingen sendes nu til Handelsministe- ren, og Ordningen kan derefter hurtigt ventes offentlig- gjort. Det betragtes som givet, at Fiskerne for Aarets to sidste Maaneder faar et vist Kvantum Olie, men ikke de 1800 Tons ialt, de havde søgt om.

Svensk Trawler befrygtes forlist

Skagenskutteren S. 57 »Piscator«, Skipper William H. Petersen, har til Skagenshavnen indbragt en Dæksjolle og en Redningskrans, mærket GG. 448, som han har fundet i Farvandet ved Grenaa. Der næres Ængstelse for et For- lis, da den svenske Motortrawler »Essie« af Donsø, Skip- per N. Nilsson, Dagen før var afsejlet fra Skagen med Kurs mod Göteborg. Dens Besætning menes at have væ- ret 5 Mand.

U. S. A.s Marine overtager Panama Pacific Liniens Skibe

Ifølge Meddelelse fra San Francisco har den amerikanske Flaade til Forøgelse af sine Hjelpestyrker overtaget alle Panama Pacific Liniens Skibe. Det forlyder, at Flaad- en vil anvende disse Skibe enten til Transportformaal eller som mindre Hangarskibe.

13 nye Skibe i Fart

Rederierne i De forenede Stater koncentrerer sig for Tiden i ganske særlig Grad om Trafikken paa Sydamerika for at erstatte de europæiske Skibslinier, der er ramt af Krigen. Saaledes har f. Eks. det amerikanske Skibsfarts- selskab »Moore & Mc.Cormack« nu sat 9 nye Passager- og Fragtskibe i Fart, og inden Nytaar vil endnu 4 Skibe med Plads til 200 Passagerer løbe af Stabelen.

De vesteuropæiske Flodveje

Efter at Kanaltrafikken fra Liege—Maastricht til Rhinens Munding har været aabnet for Sejlads siden midt i Sep- tember, er nu ogsaa Flodvejene for Kultransporten fra de sydbelgiske Kuldistrikter til Nordbelgien og især til Bruxelles og Antwerpen paany genaabnede i en saadan Udstrækning, at den livsvigtige Kulforsyning ad Flodvejen kan gennemføres. Ogsaa Arbejderne paa Kanalnettet til det nordfranske Kuldistrikt over Oise til Seine er saa vidt fremskredet, at Jernbanetransporten af Kulforsyningen til Paris kan aflastes af Kanaltransporten fra Midten af Ok- tober. Desuden er der genoprettet en gennemgaaende Flodforbindelse fra Seinen til Bruxelles og Antwerpen med Tilslutning til Rhinskibsfarten.

»Rossia«

Genforsikrings-Aktieselskabet Rossia har udsendt Beret- ning og Regnskab for 1939—40.

I Beretningen oplyses, at det paa den ekstraordinære Generalforsamling i Juni i Aar vedtoges at ændre Selska- bets Regnskabsaar fra Kalenderaaret til Perioden fra 1. Juli til 30. Juni. Som Følge heraf omfatter det forelagte Regnskab Perioden fra 1. Januar 1939 til 30. Juni 1940, idet der dog for selve Forsikringsforretningens Vedkom- mende kun er medtaget Afregninger for Kalenderaarets 4 Kvartaler i det Omfang, de har foreligget ved Regnskabs- opgørelsen.

Aaret er for Brandforsikringens og diverse Branchers Vedkommende forløbet tilfredsstillende, medens Trans- portforsikringen udviser Tab, som skyldes Selskabets Del- tagelse i »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer«.

Ved Regnskabets Opgørelse og ved Omregningen af Vær- dipapirbeholdningen er Kurserne pr. 30. Juni 1940 an- vendt. Det herved opstaaede Kurstab paa 398,212 Kr. 43 Øre er fuldt afskrevet.

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

1/2 NIELSEN & THORDÉN O/Y
 Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

BRUG HEMPELS KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

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

Regnskabet balancerer med 8,529,440 Kr. og udviser et Overskud paa 112,000 Kr., der anvendes til Udbetaling af 7 pCt.s Udbytte til Aktionærerne. Statusopgørelsen balancerer med 8,723,039 Kr.

Den nye Grønlands Handels Plads

Efter at Grønlands Handel havde overtaget det meste af Areal af det nedlagte Værft »Flydedokken«, blev der straks udarbejdet Planer til en stærkt paakrævet Udvidelse af den omfattende Statsvirksomhed, og dette Arbejde er for Areal og Havnebassinets Vedkommende netop i disse Dage tilendebragt. Da alle de gamle Bygninger og Byggedninger var sløjfede, blev Pladsen planeret, og samtidig foretoges Udgravninger til det nye Havnebassin. Bolværksstrækningen er 90 Meter paa hver Side, medens Bredden er 42 Meter, hvilket er beregnet for alle de største af Handels egne Skibe og for de Skibe, der som Regel hvert Aar bliver fragtede for et Par Rejser. Kajgaden mellem Kajen og det store Pakhus bliver 14 Meter bred, og paa den modsatte Side af Bassinet bliver der rejst et stort Fiskepakhus, der faar en Længde af 80 Meter og 25 Meter bredt. Kajgaden bliver her, ligesom ved den anden Side, 14 Meter bred. Iøvrigt faar Handelen et meget omfattende Areal til Oplægning af Marmor og andre grønlandske Frembringelser. Den gamle Kontorbygning inde paa den hidtilværende Plads er taget i Brug til Arbejderslokaler og for den underste Afdelings Vedkommende til Værksteder. Alle Kontorer er derfor flyttet over til det nedlagte Værfts Kontorbygning, der ligger ved Enden af Strandgade og saaledes lige ved Indgangen til den udvidede Grønlands Handels Plads.

Svensk Tankskib krigsforlist

Det svenske Motorskib »Janus« er den 20. Oktober krigsforlist. 33 Mand af Besætningen er i Følge Meddelelse fra Generalkonsulatet i London blevet reddet af et britisk Krigsfartøj. Skibets Besætning var paa 37 Mand. »Janus«, som tilhørte Rederiaktieselskabet »Nordstjärnan«, var paa 15,500 Tons og bygget i 1939 i Landskrona.

Sveriges Træeksport

Den svenske Eksport af Træmasse til Frankrig kommer nu i Gang igen. Der er foreløbig sluttet Aftale om Eksport af 35,000 Tons svensk Træmasse, hvori er medregnet 15,000 Tons, som Frankrig bestille i Vinter, men som ikke kunde leveres paa Grund af Frankrigs Sammenbrud.

Nyt Færgeleje og Havneudvidelse i Helsingør

Paa et Møde i Helsingør mellem Trafikministeriet, Havneraadet, Generaldirektoratet for Statsbanerne og Statens Vandbygningsvæsen har man drøftet en Udvidelse af Helsingør Statshavn og Anlægget af et nyt Færgeleje. Det vedtoges at anlægge et nyt Leje for en Sporfærge, og der var Enighed om Ønskeligheden af samtidig at udvide Havnebassinet ved Flytning af Molerne. Denne sidste Plan er dog afhængig af, om den fornødne Bevilling paa 2½ Mill. Kr. kan skaffes.

Trafikministeren, der deltog i Mødet, lovede at yde Sagen sin Bistand og at søge Arbejdet bragt ind under de af Rigsdagen vedtagne Beskæftigelseslove.

Argentinas Handelsflaade

Man bestræber sig i Argentina for at oparbejde sin egen uafhængige Handelsflaade. Der er nu stiftet et nyt Skibsfartsselskab »Lloyd Argentino« med en Aktiekapital paa 7,50 Mill. arg Pes. Rederiet har allerede erhvervet 3 store Skibe. Paa samme Maade begyndte for et halvt Aar siden Rederiet »Harra«, der den Gang købte to Dampere af den nordamerikanske Dollar-Line og satte dem i Fart paa Genua.

The Association of Finnish Stevedores

The Association of Finnish Stevedores, Helsingfors, meddeler, at 1939-Tarifpriserne fra den 9. November 1940 for-

højes med 7 pCt. for Frederikshavns Vedkommende paa Grund af Stigning i Arbejds lønningerne.

Søkortarkivet

Officielt meddeles nu, at Orlogskaptajn E. Riis-Carstensen er ansat som Afdelingschef ved Søkortarkivet fra den 1. November.

25 Aars Jubilæum

Kaptajn F. A. Andersen fejrede forleden 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i »Østasiatisk Kompagni«s Tjeneste. Kaptajn Andersen begyndte i det tidligere danske Skoleskib »Viking« og sejlede senere med engelske Sejlskibe, indtil han i 1913—14 tog Navigationseksamen paa Navigationsskolen i København. I 1915 gjorde han Tjeneste en Tid i J. Lauritzens Redri, og ansattes som Styrmand i Ø. K., hvor han gjorde Tjeneste i forskellige af Kompagniets Skibe.

I 1928 udnævntes han til Fører, og i de forløbne Aar har han ført flere af Kompagniets store Motorskibe paa Kina, Japan, Australien og den nordamerikanske Stillehavskyst. Kaptajn F. A. Andersen er nu Chef paa det nye, store Motorskib »Korea«.

25 Aars Jubilæum

En af »De private Assurandører«s kendte Medarbejdere, Kasserer K. Michelsen, kan Lørdag den 2. November fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i det store kendte Søassuranceelskab.

Fredag kan Fyrmesteren paa Stevns Fyr *H. A. H. Nielsen* fejre sit 25 Aars Jubilæum i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste.

75 Aar

Fru *Ane Nielsen*, Prinsesse Maries Hjem, fyldte 28. Oktober 75 Aar.

70 Aar

Tidligere Skibsfører i Det forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *H. Pape*, fyldte Tirsdag 70 Aar.

Kaptajn Pape, der er Læreren fra Aarhus, kom til Søs som 15 Aars Dreng med Skoleskibet »Georg Stager«, og senere sejlede han med Fanøsejlskibe og en tysk Bark paa Langfart, inden han kom paa Navigationsskole paa Fanø. I 1892 tog han Styrmandseksamens 2. Del og sejlede nogle Aar som Styrmand i Sejlskibe. I 1894 var han Styrmand i en kinesisk Damper, og ialt sejlede han i 3½ Aar paa Østasien og Kamschatka, inden han traadte ind i Det Forenede.

I 1912 blev han Skibsfører i Selskabets Damper »Anglo Dane«. Under sidste Verdenskrig førte Kaptajn Pape Damperen »Tibet«.

Dødsfald

Til Fanø er der indløbet Meddelelse om, at den 31aarige Hovmester, *H. Carl Nielsen*, Nordby, er afgaaet ved Døden i nordafrikansk Havn. Dødsårsagen var Paratyfus, og Begravelsen har forlængst fundet Sted. Hovmester Nielsen efterlader sig Hustru.

Kaptajn *Hans Svarre*, Nordby, Fanø, er efter kort Tids Sygdom afgaaet ved Døden 90 Aar gl.

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4348 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

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

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.
» 2. » » » » 1000 » »**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33
KØBENHAVNTlf. 12.432
12.267
12.732**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**DET FORENEDE****DAMPSKIBS-SELSKAB A/S****Skibsproviantering**

Schiffshandler Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

* Telefon Central 389-7489-15762 Amaliegade 43.
Efter Kl. 6 Ordrup 3096 København K.
Telgr.-Adr.: Stores

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.

56. Aargang.

København 30. Oktober 1940.

Nr. 46.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarter tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarter med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paaældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarrets Udgang ogsaa Modtages til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

2580. Finland. Bottniske Bugt. Lyökki. Sømærker udlagt.

(U. f. s. Nr. 29/915. Helsingfors 1940.)

I Scjlløbet forbi *Lyökki* er paa hver af nedennævnte Pladser udlagt en hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste:

1) 60° 52' 05" N. 21° 10' 20" E. 2) 60° 52' 07" N. 21° 10' 18" E.

2581. (T). Finland. Skärgårdshavet. Mariehamn Indløb. Marhällan Fyr slukket. Taagesignal ude af Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 29/929. Helsingfors 1940.)

Marhällan Fyr paa 60° 01' 53" N. 19° 52' 19" E. er slukket indtil videre. Taagesignalklokken er samtidig ude af Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 45/2547 1940.)

2582. (T). Finland. Finske Bugt. Kalbådgrund Fyrskib midlertidigt inddraget. Annulleret.

(Se Tillæg.)

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

2583. Danmark. Smaalandsfarvandet. Raagø. Femø. Oplysninger om Lods.

De under *Femø* Lodseri etablerede Lodsstationer er nu *Bandholm* og *Oreby* Lodsstationer, idet Lodsstationen paa *Raagø* paa 54° 57' (48") N. 11° 18' (51") E. er ændret til Lodsudkigsstation. Skibe, som fra Søen ønsker Lods ved *Raagø* maa enten 1) forudbestille Lods ved *Femø* Lodseri (Adresse: *Oreby* pr. *Sakskøbing*) til at møde ved *Staal dybets* Anduvningsvager paa 55° 01' (14") N. 11° 15' (42") E. til fastsat Tid eller 2) ved Ankomst til *Raagø* vise Signal for Lods og afvente denne.

Paa *Femø* faas Lods fra *Bandholm* eller *Oreby*.

(Kort Nr. 160, 140, 185 og 126. Danske Lods III, Side 204. Havnelods, Side 69.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2584. (T). Danmark. Kattegat. Bjarkes Grund SE. Somærke midlertidigt inddraget.
Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa $56^{\circ} 05' (33'') N. 10^{\circ} 46' (57'') E.$, *Bjarkes Grund SE.*, er midlertidigt inddraget.
2585. Danmark. Kattegat. Læsø NE.-Pynt. Syrodde Baake genopført.
Syrodde Stangbaake med Ballon paa $57^{\circ} 18' (40'') N. 11^{\circ} 11' (52'') E.$, c. 1000 m S. t. W. for *Syrodde Fyr*, er genopført.
(E. f. S. Nr. 41/2367 1940.)
2586. Danmark. Limfjorden. Lystønden Sælhundeholm Løb Nr. 1 genudlagt.
Lystønden Sælhundeholm Løb Nr. 1 paa $56^{\circ} 41' (04'') N. 8^{\circ} 14' (27'') E.$ er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 44/2533 1940.)

(Se Tillæg.)

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

2587. Brasilien. São João Island. Radiostation nedlagt.
(A. a. N. Nr. 16/126. Rio de Janeiro 1940.)
Radiostationen ved *São João Island Fyr* paa c. $1^{\circ} 17' S. 44^{\circ} 55' W.$ er nedlagt.
(E. f. S. Nr. 41/2381 1940.)
2588. Brasilien. Rio Paraiba do Sul Munding. S. João da Barra Fyr ombygget.
(A. a. N. Nr. 17/134. Rio de Janeiro 1940.)
S. João da Barra Fyr paa c. $21^{\circ} 39' S. 41^{\circ} 04' W.$ er ombygget. Fyret viser som tidligere hvidt Et-Blink hver 6^s. Flammens Højde er forøget til 20 m og Synsvidden til 12 Sm. Cylindrisk Betontaarn med hvide og sorte, vandrette Striber.
2589. Brasilien. Bahia de Guanabara. Rio de Janeiro. Oplysning om Dybde.
(A. a. N. Nr. 16/127. Rio de Janeiro 1940.)
Angivelsen af 4,5 m Dybde paa c. $22^{\circ} 53' S. 43^{\circ} 10' W.$, c. 0,57 Sm 175° fra *Feiteiras Fyr*, skal rettes til 14,5 m.
2590. Brasilien. Ponta Negra Fyrtaarn ombygget.
(A. a. N. Nr. 14/106. Rio de Janeiro 1940.)
Ponta Negra Fyrtaarn paa c. $22^{\circ} 58' S. 42^{\circ} 40' W.$ er ombygget. Flammens Højde er nu 71 m. Hvidt, cylindrisk Betontaarn.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2591. Grækenland. Kykladerne. Tinos. Vrag afmærket.
(N. f. S. Nr. 44/3334. Berlin 1940.)
Et Vrag paa c. $37^{\circ} 31',9 N. 25^{\circ} 09',9 E.$, c. 400 m 227° fra det grønne, faste Fyr paa den S-lige Bølgebryders Hoved, er afmærket med en Vragtønde.
2592. Grækenland. Saloniki Bugt. Damuka Havn. Kendeligt Punkt.
(N. f. S. Nr. 44/3335. Berlin 1940.)
Betegnelsen i Kortet for det paa c. $39^{\circ} 24',2 N. 23^{\circ} 12',4 E.$ anførte „Hvidt kendeligt Taarn“ forandres til „Ruin af Mølle“.

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

2593. (T). Singapore Stræde. Johore Stræde E. Johore Shoal Lystønde slukket.
(N. f. S. Nr. 44/3350. Berlin 1940.)
Johore Shoal Lystønde paa c. $1^{\circ} 18',_9$ N. $104^{\circ} 05',_0$ E., der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink, er midlertidigt slukket.
2594. Kina. Yangtze Floden Munding. Niu-pi-chiao (Ariadne Rock) SE. Vrag.
(N. f. S. Nr. 44/3351. Berlin 1940.)
Et Vrag er sunket paa c. $31^{\circ} 07',_5$ N. $122^{\circ} 16',_2$ E., c. 1,7 Sm 144° fra Skæret *Niu-pi-chiao* (Ariadne Rock).
2595. Kina. Kiaochow Bugt. Tsingtao. Forbudt Ankerplads forandret.
(N. f. S. Nr. 44/3352. Berlin 1940.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/374 1940 meddeles, at de deri under Punkt 1 anførte Bestemmelser om forbudt Ankerplads ophæves og erstattes med:
Ankring, Fortøjning og Fiskeri er forbudt 1) indenfor en Cirkel med Radius 500 m og Centrum i en Fortøjningsbøje, der ligger paa c. $36^{\circ} 05',_1$ N. $120^{\circ} 17',_1$ E., $0,68$ Sm $275^{\circ},_5$ fra Fyret paa N.-Molens Hoved ved N.-Siden af Indløbet til den store Havn, samt 2) i et Omraade af 250 m Bredde paa S.-Siden af et fra Fortøjningsbøjen til ovennævnte Fyr udlagt Undervandskabel.
(E. f. S. Nr. 4/374 1940.)
2596. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Eastern Bosphorus Stræde. Basargina Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 44/3359. Berlin 1940.)
Basargina Fyr paa c. $43^{\circ} 03',_5$ N. $131^{\circ} 57',_7$ E. viser nu hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink 1^s , Mørke 2^s . Rød Gittermast af Jern.
2597. Japan. Kurusima Kaikyô. Uma Sima Fyr. Synsvide forandret.
(N. f. S. Nr. 44/3356. Berlin 1940.)
Synsvidden for *Uma Sima* Fyr paa c. $34^{\circ} 06',_6$ N. $132^{\circ} 59',_1$ E. paa *Uzu Hana* er nedsat til $11,5$ Sm.
2598. Japan. Hoko Retto (Pescadores Islands). Hakusa To. Kômon Baake opført.
(N. f. S. Nr. 44/3353. Berlin 1940.)
Paa c. $23^{\circ} 39',_2$ N. $119^{\circ} 32',_7$ E., c. $0,55$ Sm 192° fra *Gyûkaku* W.-Pynt, er opført en sort, rund Betonbaake med Cylindertopbetegnelse, *Kômon* Baake.
2599. Australien. Victoria. Port Phillip. West Channel. Grund fjernet. Tønde flyttet.
(N. f. S. Nr. 44/3365. Berlin 1940.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2240 1940 meddeles, at den deri under Punkt a) nævnte $4,6$ m Grund paa c. $38^{\circ} 14',_8$ S. $144^{\circ} 43',_2$ E. er fjernet. Den under Punkt b) nævnte sortmalede Tønde 5 er flyttet tilbage til Pladsen c. $0,86$ Sm 15° fra *Woodriff* Baake 6.
(E. f. S. Nr. 38/2240 1940.)
2600. Australien. Victoria. Geelong Havn Anduvning. Fyrbaake nedlagt.
(N. f. S. Nr. 44/3366. Berlin 1940.)
Fyrbaake 8 paa c. $38^{\circ} 07',_5$ S. $144^{\circ} 24',_1$ E., c. $1,16$ Sm 275° fra *Point Henry*, er nedlagt.
2601. Australien. Victoria. Geelong Havn. Corio Bay. Fyrbelysning forandret.
(N. f. S. Nr. 44/3367. Berlin 1940.)
1. Det røde, faste Fyr paa c. $38^{\circ} 06',_5$ S. $144^{\circ} 22',_0$ E., c. $0,15$ Sm 345° fra det grønne, faste Fyr paa Hovedet af den N.-lige Anlægsbro i *Corio Bay*, er nedlagt.
2. Paa c. $38^{\circ} 06',_5$ S. $144^{\circ} 22',_1$ E., c. $0,14$ Sm 358° fra det ovennævnte grønne, faste Fyr, er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsvide: 2 Sm.

3. Paa c. $38^{\circ} 06'_{,5}$ S. $144^{\circ} 22'_{,0}$ E. er tændt 2 Ledefyr, der begge viser rødt, fast Lys. Synsvidde: 2 Sm.

Forfyrets Position c. $0_{,17}$ Sm $18^{\circ}_{,5}$ fra det under 1) nævnte grønne Fyr.
Bagfyrets Position c. $0_{,15}$ Sm 270° fra Forfyret.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2602. Danmark. Isefjord. Isefjordværkets Havn. Havnereglement.

Under 19. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglement for *Isefjordværkets* Havn ved *Kyndby* (c. $55^{\circ} 48'_{,6}$ N. $11^{\circ} 52'_{,8}$ E.).

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

- a) Mod Nord: En ret Linie i Retningen E.—W. gennem Dækmolens N.-ligste Punkt.
- b) Mod Vest: En ret Linie i Retningen N.—S. gennem Dækmolens Hoved.
- c) Mod Syd: Den S.-lige Indfatning for Kølevandsbassinet og en ret Linie i Forlængelse af nævnte Indfatning indtil Skæring med den under b) nævnte Linie.

For Sejlads indenfor Havnen Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927 med senere Ændringer med følgende Undtagelser og Tilføjelser:

- 1) Reglen i § 7 a. ændres til, at det udgaaende Skib skal vente paa det indgaaende.
- 2) Havnen er ikke tilgængelig uden særlig Tilladelse fra *Isefjordværket*, og Havnen maa kun benyttes til Formaal [vedrørende Anlæg og Drift af Elektricitetsværket *Isefjordværket*. Kølevandsbassinet er spærret med en Ponton.

For Overholdelse af Orden gælder „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.

Dette Reglement er traadt i Kraft den 20. Oktober d. A.

(E. f. S. Nr. 31/1916 1940. Danske Lods II, Side 160. Havnelods, Side 115 og Tillæg Nr. 1, Side 19.)

2603. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidigt Tillæg til Lodstakster.

Marineministeriet har under den 28. Oktober d. A. udsendt følgende Bekendtgørelse:

Som personligt Risikotillæg til Lodser fastsættes et midlertidigt Tillæg af 10 pCt. til Taksterne for Lodsning, dog ikke udover 3 Kr. for en Lodsning indtil 10 Sømil, ikke udover 4 Kr. for en Lodsning indtil 20 Sømil, ikke udover 5 Kr. for en Lodsning indtil 40 Sømil og ikke udover 10 Kr. for en Lodsning paa og over 40 Sømil.

Undtagne fra det omhandlede Tillæg er:

1) Selvstændige Havnelodsninger, hvorved forstaas Lodsninger, der udelukkende foretages indenfor de Havnemoler, som angiver Indsejlingen til en Havn, eller hvor Havnen bestaar af en mod Sejllobet vendende Kaj, da langs med denne.

2) Lodsninger i *Nordsøen* (jfr. Marineministeriets Bekendtgørelse af 16. Januar d. A.).

3) Lodsning af Fartøjer paa og under 100 Brutto Register Tons.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 4. November d. A.

Tillæg.

I. Østersøen.

2604. Sverige S.-Kyst. Falsterbo S. Vrag fjernet. Vragvager inddraget.

(U. f. s. Nr. 43/2247. Stockholm 1940.)

Vraget, der laa sunket lige N. for Neutralitetsløbet paa $55^{\circ} 18',_{68}$ N. $12^{\circ} 48',_{00}$ E., er fjernet. Vragvageren er inddraget.

(E. f. S. Nr. 28/1780 1940.)

2605. Sverige S.-Kyst. Östratorp Fiskerihavn. Reparationsarbejder tilendebragt. Indsejlingsfyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 43/2209. Stockholm 1940.)

Efter endt Reparation af Östratorp Fiskerihavn paa c. $55^{\circ} 20'$ N. $13^{\circ} 22'$ E. er Bredden af Indløbet til Havnens indre Bassin 12 m. Indsejlingsfyrene Östratorp övre og nedre er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 40/2344 1940.)

2606. Sverige. Sejlløbet Søen ved Blackan—Stedsholmen. Nye Fyr tændt. Fyr nedlagt.

(U. f. s. Nr. 43/2207. Stockholm 1940.)

a) Nedennævnte nye Fyr er tændt ved Sejlløbet: Søen ved Blackan—Stedsholmen.

1. Strupö Ljungskär paa $57^{\circ} 30',_{84}$ N. $16^{\circ} 46',_{43}$ E., paa Skæret Ljungskär 330 m WSW. for Ljungskärs Stangbaake. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s . Flammens Højde: 12,7 m. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Betontaarn paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 255° til 271° .	6. Rødt i Pej. fra 344° til 0° .
2. Hvidt i — - 271° - 291° .	7. Grønt i — - 0° - 39° .
3. Rødt i — - 291° - 311° .	8. Hvidt i — - 39° - 75° .
4. Grønt i — - 311° - $342',_{5}$.	9. Rødt i — - 75° - 96° .
5. Hvidt i — - $342',_{5}$ - 344° .	

2. Vinökråkan Fyr paa $57^{\circ} 30',_{82}$ N. $16^{\circ} 44',_{28}$ E., paa Skæret Vinökråkan SE. for Vinö. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: $7',_{2}$ m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 180° til 273° .	3. Rødt i Pej. fra 276° til 307° .
2. Hvidt i — - 273° - 276° .	4. Grønt i — - 307° - 316° .

3. Vinö Bredhäll Fyr paa $57^{\circ} 30',_{00}$ N. $16^{\circ} 46',_{13}$ E., paa Skæret Vinö Bredhäll c. 1800 m SSW. for Ljungskärs Stangbaake. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m . Flammens Højde: $9',_{5}$ m. Synsvide: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt Betontaarn med sort Bælte og paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 125° til $141',_{5}$.	4. Grønt i Pej. fra 205° til 314° .
2. Hvidt i — - $141',_{5}$ - 144° .	5. Hvidt i — - 314° - 319° .
3. Rødt i — - 144° - 185° .	6. Rødt i — - 319° - 329° .

4. Mannen Fyr paa $57^{\circ} 32',_{62}$ N. $16^{\circ} 42',_{38}$ E. paa et Skær WNW. for Strupö. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m . Flammens Højde: $5',_{2}$ m. Synsvide: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 304° til 321° .	4. Grønt i Pej. fra 50° til 131° .
2. Hvidt i — - 321° - 323° .	5. Hvidt i — - 131° - 136° .
3. Rødt i — - 323° - 50° .	6. Rødt i — - 136° - 146° .

5. *Mellanhäll Fyr* paa $57^{\circ} 33',_{81}$ N. $16^{\circ} 41',_{18}$ E., paa et Skær mellem *Tunnholmen* og *Hamnö*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: $5,2$ m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvidt, rundt Fyrhus af Beton paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 185° til 338° .
2. Grønt i — - 338° - 351° .
3. Hvidt i Pej. fra 351° til 358° .
4. Rødt i — - 358° - 27° .

6. *Lilla Bergö Fyr* paa $57^{\circ} 33',_{28}$ N. $16^{\circ} 40',_{76}$ E., paa *Lilla Bergö* N.-Pynt. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus af Beton paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 84° til 217° .
2. Hvidt i — - 217° - 228° .
3. Rødt i Pej. fra 228° til 290° .

7. *Tunnholmen Fyr* paa $57^{\circ} 33',_{37}$ N. $16^{\circ} 41',_{34}$ E., paa Skæret *Tunnholmen* W.-Pynt. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: $7,2$ m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus af Beton paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 350° til 96° .
2. Rødt i — - 96° - 142° .
3. Grønt i — - 142° - 206° .
4. Hvidt i Pej. fra 206° til 208° .
5. Rødt i — - 208° - 230° .

8. *Eknö övre Fyr* paa $57^{\circ} 35',_{14}$ N. $16^{\circ} 42',_{50}$ E., paa *Västra Eknö*. Fyret viser rødt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: $12,2$ m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt, rundt Fyrhus af Beton paa sort Sokkel.

9. *Eknö nedre Fyr* paa $57^{\circ} 35',_{22}$ N. $16^{\circ} 42',_{70}$ E., paa en Pynt paa *Västra Eknö* E.-Side, 250 m 54° fra *Eknö övre Fyr*. Fyret viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, i Pejling 234° , overet med *Eknö övre Fyr*, samt hvidt, uforstærket Lys i Pejling fra 302° til 348° . Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt, rundt Fyrhus af Beton paa sort Sokkel.

Fyrene *Eknö övre* og *nedre* leder, holdt overet i Pejling 234° , klart gennem *Förösund* fra *Alhällan Fyrs* N.-lige hvide Vinkel til *Tunnholmen Fyrs* hvide Vinkel.

10. *Alhällan Fyr* paa $57^{\circ} 35',_{94}$ N. $16^{\circ} 45',_{00}$ E., paa et Skær c. 560 m S. for *Förö Varde*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: $11,3$ m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 55° til 66° .
2. Hvidt i — - 66° - 68° .
3. Rødt i — - 68° - 88° .
4. Grønt i — - 88° - 124° .
5. Hvidt i Pej. fra 124° til 164° (uforst.).
6. Grønt i — - 164° - 190° .
7. Hvidt i — - 190° - 193° .
8. Rødt i — - 193° - 200° .

11. *Bussgrund Fyr* paa $57^{\circ} 39',_{73}$ N. $16^{\circ} 45',_{60}$ E., paa Braaddet c. 600 m NW. for det tidligere *Bussan Fyr*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: $8,75$ m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Betontaarn med et sort Bælte forneden paa umalet Betonsokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 170° til 179° .
2. Hvidt i — - 179° - 184° .
3. Rødt i — - 184° - 255° .
4. Grønt i Pej. fra 255° til 357° .
5. Hvidt i — - 357° - 359° .
6. Rødt i — - 359° - 6° .

12. *Idö Fyr* paa $57^{\circ} 42',_{88}$ N. $16^{\circ} 45',_{61}$ E., i Vandet c. 10 m fra *Idö* W.-Kyst og c. 44 m SW. for det tidligere *Idö Fyr*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus af Jern paa umalet Betonsokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 350° til 359° .
2. Rødt i — - 359° - 90° .
3. Grønt i — - 90° - $181,5^{\circ}$.
4. Hvidt i Pej. fra $181,5^{\circ}$ til 184° .
5. Rødt i — - 184° - 210° .

13. *Sladö Ask* Fyr paa $57^{\circ} 47',_{10}$ N. $16^{\circ} 48',_{10}$ E., paa Skæret *Sladö Ask* NE.-Pynt. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m . Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Betontaarn paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra 180° til 273° . | 3. Hvidt i Pej. fra 12° til 17° . |
| 2. Grønt i — - 273° - 12° . | 4. Rødt i — - 17° - 42° . |

14. *Finnkarten* Fyr paa $57^{\circ} 46',_{67}$ N. $16^{\circ} 48',_{36}$ E., paa det højeste Punkt af Skæret *Finnkarten* SE. for *Sladö Ask*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s . Flammens Højde: $10,5$ m. Synsvide: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Betontaarn paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 4° til 20° . | 5. Rødt i Pej. fra 95° til 160° . |
| 2. Hvidt i — - 20° - 25° . | 6. Grønt i — - 160° - 198° . |
| 3. Rødt i — - 25° - 44° . | 7. Hvidt i — - 198° - 201° . |
| 4. Grønt i — - 44° - 95° . | 8. Rødt i — - 201° - 220° . |

15. *Finnhällan* Fyr paa $57^{\circ} 52',_{09}$ N. $16^{\circ} 48',_{47}$ E., paa et Skær 200 m WSW. for *Ledklabbens* Varde. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s . Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 11 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Betontaarn paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 173° til 187° . | 4. Grønt i Pej. fra 250° til 338° . |
| 2. Hvidt i — - 187° - 192° . | 5. Hvidt i — - 338° - 342° . |
| 3. Rødt i — - 192° - 250° . | 6. Rødt i — - 342° - 356° . |

b. Nedennævnte Fyr er nedlagt:

1. *Idö* Fyr paa c. $57^{\circ} 42',_{19}$ N. $16^{\circ} 45',_{7}$ E.
2. *Bussan* Fyr paa c. $57^{\circ} 39',_{6}$ N. $16^{\circ} 46',_{1}$ E.

2607. (T). Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib ombyttes for Vinteren med Reservofyrskib.

(U. f. s. Nr. 43/2206. Stockholm 1940.)

Fyrskibet *Grepen* paa c. $60^{\circ} 28',_{11}$ N. $18^{\circ} 17',_{6}$ E. ombyttes i nærmeste Tid med et Fyrskib, hvis Sider er mærket *Reserv*. Fyrkarakter₂ og Taagesignal forbliver uforandret.

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

2608. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.

Vejro Lys- og Fløjtetønde paa $55^{\circ} 04'$ ($13''$) N. $11^{\circ} 18'$ ($22''$) E. er ombyttet med Vintersømærke.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2609. Danmark. Kattegat. Hals Barre. Skibsfartshindring fjernet.

Den i E. f. S. Nr. 37/2165 1940 meddelte Skibsfartshindring paa $56^{\circ} 57'$ ($36''$) N. $10^{\circ} 25'$ ($24''$) E., c. 700 m 328° fra *Hals Barre* Fyr, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 37/2165 1940.)

2610. Danmark. Limfjorden E.-lige Indløb. Korsholm Baake forandret.

Korsholm Baake paa $56^{\circ} 58'$ ($29''$) N. $10^{\circ} 19'$ ($51''$) E. paa N.-Siden af *Korsholm* ved *Limfjorden* E.-lige Indløb er fornyet. Den nye Baake bestaar af en 11 m høj, galvaniseret Gittermast, paa hvilken der ved Toppen er anbragt en cirkulær Skive, rødmalet med en hvid, lodret Stribe og 2 m i Diameter. Baakens Plads er ikke ændret.

(Danske Lods II, Side 94 og 127. Søm.-Fort. Side 65, Nr. 28.)

Ekstra-Tillæg.

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

2611. Danmark. Lille-Bælt. Strib. N. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 43/2495 1940 meddeles, at den deri nævnte Skibsfartshindring paa c. 55° 33' N. 9° 46' E. forgæves er eftersøgt.
 (E. f. S. Nr. 43/2495 1940.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2612. (T.) Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
 Under militære Skarpskydningsøvelser, som i November d. A. skal afholdes paa *Melby-Tollerup* Overdrev mellem *Asserbo* Plantage og *Liseleje* Plantage, vil Overdrevet samt den NW. for nævnte Terræn værende Del af Kysten og Havet indtil en Afstand af c. 3¹/₄ Sm være spærret for Passage:
 Hver Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag fra Kl. 0800—1400.
 Langs *Asserbo* Plantages W.-Side fra Kysten til *Røvehuslinien* og langs *Liseleje* Plantages E.-Side vil blive opstillet Afvisere. Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydningen varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo* Plantager.
 Der vil endvidere blive skudt fra Flyvemaskine mod Slæbemaal. Maskinerne flyver langs Kysten mellem Midten af *Liseleje* Plantage og til c. *Brantebjærg*.
 Grundet paa Livsfare forbydes af Færdsel paa nævnte afspærrede Areal samt Sejlads paa den afspærrede Del af *Kattegat* paa nævnte Dage og Tider.
Asserbo Plantage: c. 56° 01' N. 12° 01' E.
2613. Danmark. Kattegat. Hatterev S. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 45/2578 1940 meddeles, at den deri nævnte Skibsfartshindring paa 55° 53' (30") N. 10° 50' (30") E. forgæves er eftersøgt.
 (E. f. S. Nr. 45/2578 1940.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og
Pilsner
det er
HOF

Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
A/S. ØRN & WITZKE
Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 8316

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

Dansk Stevedore Forenings
Medlemmer

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

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

KALUNDBORG

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
Telefoner 11 & 41 Telegram-Adresse: »HOVMAND«

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE
AGENT FOR DEN KIBDENHAVNSKE SO-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG ·

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG
Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Dreinholt.

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.
Indehaver: J. U. JEPSEN
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
KORSØR
Telegr.-Adr.: JØRGENSEN Telefon: 6 & 666

MARIAGER

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)
ESBJERG
Telgr.-Adr. »Lauritzens« 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 & 608

RANDERS

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

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN
INDEHAVER: W. BRÖCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAET 1878)
FREDERICIA
Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

SVENDBORG

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

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBBO“

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 45

TORS DAG 7. NOVEMBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Fra New York meddeles, at den engelske Regering er ved at undersøge Mulighederne for i U.S.A. at lade bygge et stort Antal Standardskibe paa 10.000 Tø. Stykket. Efter de foreliggende Meddelelser at dømme drejer det sig om et Beløb paa ikke mindre end 150 Mill. Dollars, saa Englænderne maa aabenbart regne med, at den tyske Undervandsbaadskrig før eller senere vil medføre Mangel paa Tonnage.

Om den græske oversøiske Handelsflaades Skæbne foreligger der en Meddelelse om, at den er stillet til Englands Raadighed, og at den vil blive disponeret af det britiske Skibsfartsministerium. Denne Bestemmelse vil utvivlsomt faa stærk Indflydelse for Rateudviklingen i de frie Trades, idet Grækenland, indtil det græsk-italienske Krigsudbrud, var et af de faa resterende neutrale Lande, der disponerede over en oversøisk Handelsflaade af nogen Betydning.

Paa de frie oversøiske Markeder koncentrerer Interessen sig iøvrigt stadigt om Ertstransporterne til U.S.A. — Der er livlig Efterspørgsel efter Tonnage for saadanne Transporter fra praktisk talt alle de store Ertsafskibningscentre, men i flere af disse Trades synes det at være vanskeligt at skaffe den tilstrækkelige Tonnage. Erts fra Forindien til USNH. er sluttet til \$15.50, og fra Philippinerne til \$10. Sidstnævnte Slutning ligger ca. \$1 under hvad der blev betalt for den forudgaaende Forretning. Iøvrigt skal der være sluttet en stor Baad fra Smyrna til USNH. til \$23.50. De øvrige Ertsrater er nominelt uforandret. I Kulfarten fra Hampton Roads til Sydamerika er Ratetendensen nærmest vigende. Hampton Roads/Rio rapporteres f. Eks. sluttet til \$9, hvilket er 50 Cents bedre end sidst. Fra U.S. Atlantic og Gulf er der stadig Anvendelse for Tonnage paa Netcharter for Stykgods til Japan. Raten for disse Ladninger ligger omkring \$17.50. Iøvrigt blev der sluttet en Ladning Petroleumskoks fra San Francisco til Japan til \$14.

I vore hjemlige Markeder er Forholdene i det store og hele uforandrede. Beskæftigelsesmulighederne er stadig tilfredsstillende, men selv om Rateniveauet er steget lidt, kan daarligere Ekspeditoner meget let medføre et utilfredsstillende Resultat af Rejsen. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark er det igen ret vanskeligt at skaffe Sten.

DEN FREMTIDIGE STILLING

I Anledning af visse tyske Udtalelser om Nyordning af »det engelskpaavirkede Danmark« og de øvrige nordiske Lande skriver »Børsen« bl. a.:

Det faktiske Forhold er dette, at vi her i Landet — saaledes som vor geopolitiske Stilling og vore erhvervsøkonomiske Interesser anviste — i vid Udstrækning har indstillet vor Tilværelse paa vore to stammebeslægtede Naboer — paa den ene Side Tyskland, paa den anden Side Great Britain — men at vi iøvrigt har søgt at holde Forbindelseslinierne aabne til alle Verdenshjørner. Den frugtbare Vekselvirkning, som derved er skabt, har været en afgørende Forudsætning for de Resultater, vi har naaet, baade praktisk og kulturelt. Lad os som et enkelt Eksempel pege paa, hvorledes et dansk Værk, Burmeister & Wain, har bygget videre paa og fuldkommet en

tysk Tekniker Diesels Oplindelse, saaledes at Resultatet er blevet en ny Epoke i den internationale Skibsfarts Udvikling.

Vi har tidligere sagt, at det danske Folk naturligvis ikke kan og heller ikke nærer noget Ønske om at stille sig udenfor en kommende Udvikling. For at tage Stilling til den europæiske Nyordning, der tales om, maa man imidlertid vide noget nærmere om, hvad der forlanges af os. Enhver Forandring kræver Ofre, men vi maa lægge Vægt paa, at det bliver muligt for os at føre med over i den nye Tid alt det, der er af væsentlig Værdi for os, nationalt, folkeligt, økonomisk og erhvervmæssigt. Vi maa ønske det nære Fællesskab mellem de nordiske Lande yderligere underbygget og udbygget, og vi maa forvente, at Norden som Helhed maa kunne opnaa en saadan Placering i det nye Europa, at vi kan udfolde vor Egenart af de Kræfter, vi ejer, paa en saadan Maade, at der kan skabes en virkelig frugtbar Vekselvirkning mellem de nordiske Folk og det øvrige Europa. Det drejer sig jo ikke om at udforme et System paa Papiret, men om at skabe Grobund for en ny Udvikling, og for at dette skal lykkes, kræves der først og sidst gensidig Forstaaelse og gensidig Hensyntagen.

DE NORSKE SKIBE I SVENSKES HAVNE

Den svenske Regering har rekvireret 9 norske Skibe, som laa oplagt i svenske Havne. Aarsagen hertil er, at der for Tiden er stor Mangel paa Tonnage i Østersø-Trafikken, og Skibene skal derfor alle benyttes i denne specielle Fart.

Det er Dampskibene »Flint 2«, 5614 Br. Tons, tilhørende D/S Akts. Flint, Bergen, »Hilda«, 1237 Br. Tons, tilhørende Akts. Djerv, Trondheim, »Ingeren«, 6,118 Br. Tons, tilhørende Akts. Inger, Bergen, »Kong Magnus«, 1,410 Br. Tons, tilhørende Akts. Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Trondheim, »Sirenes«, 4,341 Br. Tons, tilhørende Akts. Odderø, Kristiansand, »Lilly«, 309 Br. Tons, tilhørende Lars Kyrkjebø, Bergen, »Fagerbo«, 398 Br. Tons, tilhørende Hans Storaas, Bergen, »Fantoft«, tilhørende Akts. D/S Fantoft, Bergen, »Ulsnes«, 784 Br. Tons, tilhørende Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger.

PENGERIGELIGHED OG KAPITALKNAPHED

Siden Maj Maaned, da en væsentlig Del af Sveriges Udenrigshandel blev standset, og Landets Tilførselsmuligheder for Varer blev formindsket, har det svenske Pengemarked vist en tiltagende Pengerigelighed. Erhvervslivets formindskede Kreditbehov, der har givet sig Udslag i en betydelig Nedgang i Bankernes Udlaan, beror praktisk taget udelukkende paa Tilbagegangen i Lagerbeholdningerne. Mange Virksomheder, som tidligere plejede at anvende Bankkredit for at kunne holde et stort Varelager, er nu afskaaret fra at skaffe sig tilstrækkelige Varer, — især hvor det drejer sig om importerede Varer, — til Supplerings af Lageret, efterhaanden som Varerne sælges ud. Det stærkt reducerede Byggeri bevirker endvidere en Nedgang i Bankernes Udlaansvirksomhed. Resultatet er derfor blevet en Tendens til lavere Rentniveau og en Hævning i Obligationsmaterialelets Kursniveau. Der er mange Paralleler i den Udvikling af Pengemarkedet, der er foregaaet i Sverige og i Danmark siden Foraaret, blot er der for Danmarks Vedkommende — foruden de ovenfor nævnte Grunde, der gælder for Danmark ligesom for Sverige — den

særlige Aarsag til Pengerigeligheden, at Nationalbanken finansierer vor Mereksport, derved at de danske Landmænd faar kontant Afregning for deres Eksport.

U. S. A. BYGGER HANDELSKIBE TIL ENGLAND

U. S. A. skal nu foruden Krigsmateriel og Flyve-maskiner ogsaa bygge Handelsskibe til England i stort Omfang. Der er sendt en særlig engelsk Kommission til Amerika for at forhandle om Spørgsmaalet, og det fremgaar af Udtalelser af Finansminister Morgenthau, at der allerede er opnaaet principiel Enighed om Sagen.

Ifølge Oplysninger til engelske Blade skal de amerikanske Skibsværfter udnyttes til den største Kapacitet; men dette vil ikke være nok, idet den amerikanske Stat selv har gjort meget store Bestillinger paa de forskellige Værfter. Af denne Grund kan de engelske Fordringer ikke blive opfyldt af Værfterne, og man vil derfor anlægge et stort Skibsværft i en eller anden amerikansk Havneby for engelsk Regning. Planerne for dette Skibsværft er meget omfattende, idet man skal kunne bygge 28 Skibe paa Beddingerne paa en Gang. For at forenkle Arbejdet vil Skibene blive bygget efter Standardprincipper. Omkostningerne ved Bygningen af dette Skibsværft vil andrage 2 $\frac{1}{4}$ Million Lstr. Det vil blive anlagt enten i New Orleans eller i Baltimore.

VERDENS-TONNAGEN

I Søfartskredse i New York har man udregnet, at 93 pCt. af Verdenstonnagen nu direkte eller indirekte er indviklet i Krigen. Fragterne til de mindre Landes Havne vil, efter hvad man mener i disse Kredse, stige yderligere, og der vil opstaa Indskrænkninger paa Fragtmarkedet for Skibsladninger til de neutrale og britiske Havne.

GRÆKENLANDS HANDELSFLAADE

Grækenlands Indtræden i Krigen rejser blandt andet Spørgsmaalet om, hvilke Følger dette vil faa for Landets betydelige Handelsflaade. Denne Flaade er bygget op i Løbet af de sidste femogtyve Aar. De græske Redere forstod specielt efter Verdenskrigen at forøge Flaaden ved billige Indkøb af gammel Tonnage, og medens den græske Handelsflaade i 1914 kun var paa 840,000 Brutto Reg. Tons, var den oppe paa 1,890,000 Brutto Tons ved Udgangen af 1938. Bruttofragtindtægten i 1938 beløb sig til 9,5 Mill. Pund, et Beløb, der omtrent svarede til hele den græske Handelsflaades Værdi.

Disse Skibsfartsindtægter viser, hvilken stor Konkurrenceevne græske Skibe har. Grækerne har altid kunnet sejle billigt, fordi de havde gamle Skibe billigt, og fordi deres Udgifter ogsaa i mange andre Retninger var færre og lavere end andre Landes. Det gjaldt saaledes Hyrer og Udgifter til sociale Formaal samt Skatter.

I 1939 androg den græske Handelsflaades Bruttofragter 14 Mill. Pund som Følge af Krigens Fragtstigning, men om Landet har tjent herpaa i den Grad, som dette Tal antyder, er tvivlsomt, da en stor Del af dets Handelsflaade har maattet lægges op efter Krigens Udvidelse til Middelhavet og efter den stærke Forringelse i Handelstrafikken paa disse Egne som Følge af Afspærringen. For den hjemmenværende Handelsflaade melder sig særlig Kulvanskeligheder, idet Flaaden overvejende bestaar af Dampskibe. Hvorom alting er, den græske Handelsflaade maa ikke undervurderes.

LÆRLINGELOVEN

Ved Foreningen til unge Handelsmænds Uddannelses aarlige Medlemsmøde udspandt sig en interessant Diskussion.

Formanden, Grosserer Aage Kunst, aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed. I Diskussionen herefter var Skibsmægler Th. Sass første Taler. Han beklagede, at der paa Grund af manglende Tilslutning i Aar ikke har været Mulighed for at gennemføre Shippingskolen. Det var sikkert de vanskelige Tider og den ulyksalige Lærlingelov Aarsag til. Taleren slog til Lyd for, at man afskaffede den H. C. Ørstedeske Karakterskala indenfor Handelsskoleundervisningen.

— Det er, fortsatte Taleren, et Spørgsmaal om vi har Brug for saa mange handelsvidenskabelige Kandidater. En skønne Dag bliver der saa mange, at Erhvervslivet ikke kan beskæftige dem. Man skal ogsaa være varsom med ikke at sprænge vore Skolers Rammer, saa vi en skønne Dag skal søge om Statshjælp. Udviklingen i Tiden gaar i den Retning, at der skal ydes for der kan bydes, og saa maa vore unge ikke være saa videnskabelige, at de glemmer at være Købmænd og selv at skulle tjene til Livets Ophold.

Grosserer Kunst replicerede til Skibsmægler Sass, at man havde følt, at man fra Rederside ikke havde den samme Interesse for Shippingskolen som tidligere, idet man lod Lærlingene deltage i den almindelige Lærlingskoles Undervisning i Stedet for at støtte Shippingskolen. Der havde kun meldt sig tre Elever til Shippingskolens yngste Klasse, som derfor ikke kunde gennemføres. Spørgsmaalet om H. C. Ørsted-Skalaen afgjordes af Handelsministeriet, men hvis Lærerne ønskede den væk, vilde han ogsaa anse det for naturligt at benytte en retfærdigere Skala. Grosserer Kunst fortsatte:

— Jeg mener ikke, at vi sætter Maalene for højt. Ser vi paa Tallene har kun 30 af 1000 Elever været handelsvidenskabelige Studenter. Skulde Handelsstanden ikke have Raad til at lade uddanne 30 promille af samtlige Elever saa de egner sig til ledende Stillinger og som Chefernes nærmeste Medarbejdere. Tallet burde tværtimod være noget større, dermed mener jeg naturligvis ikke, at vi skulde uddanne i Tusindvis H. A.'ere. Det er imidlertid Ungdommen selv, der ønsker denne Uddannelse, og det er derfor nødvendigt at vi tilfredsstiller denne Trang. Som Forholdene nu er, er der næppe Tvivl om, at Ungdommens bedste Aktiv vil være den Kundskaabsmængde, den besidder.

Skibsredet Willie C. K. Hansen fandt ikke, at det skortede paa Sympati for Shippingskolen, men paa Grund af Lærlingeloven kunde man ikke ansætte Lærlinge under 18 Aar, og de er for modne til yngste Shippingklasse. En Dispensation fra Lærlingeloven vedrørende kriseramte Virksomheder vil sikkert være paakrævet, og for det gifte Personales Skyld, der ofte maa vige for Lærlingene, vil jeg hilse en saadan Dispensation med Glæde.

Grosserer Kunst: Skibsrederne har godkendt Shippingskolens Undervisningsplan. Hvis man ønsker Undervisningen ændret, bør man fra den Side tage Sagen op.

Skibsmægler Sass mente, at det vilde være bedst om Shipping var udenfor Lærlingeloven. Hertil svarede Formanden, at det fandt han ingen Grund til og efter hans Opfattelse var Loven meget god, men at en Dispensation under de nuværende vanskelige Vilkaar sikkert var paakrævet.

DE NORDISKE TRÆLAST-EKSPORTØRER

Baade Sverige og Finland har som bekendt lige siden April været afskaaret fra alle Leverancer til deres hidtil største Kunde, Storbritannien, hvilket selvfølgelig har sat meget tydelige Spor i disse Landes Eksportcifre, og siden første aabne Vande i Maj har kun Tyskland, Danmark, og i den sidste Tid Holland optraadt som Købere af de svenske og finske Trævarer. Normalt aftager disse Lande kun 10—20 pCt. af Totaleksporten, og da alle Køb tilmed har været belignet af Clearingsordninger, der kun er kommet til under store Vanskeligheder, er det indlysende, at Situationen har været alt andet end let for de nordiske Trælasteksportører.

For Finlands Vedkommende er Resultatet vist endda over Forventning, idet alle de større Aflastere praktisk taget nu kan melde slutsolgt for i Aar. Dels blev den finske Aarsproduktion stærkt reduceret gennem den ulykkelige Krig i Vinter, og dels er det meget betydelige Kvantiteter Træ, der er medgaaet til Bygning af de langt over Hundrede Tusinde nye Boliger til de landflygtige Kareler, der er søgt over til Finland fra de afstaaede Omraader ved Østgrænsen, og endelig maa man ikke glemme, at for Finland var Fredsslutningen med Rusland ensbetydende med Afstaaelse af industrielle Anlæg og Skovstrækninger, der for Trælastproduktionens Vedkommende repræsenterede over 15 pCt. af Landets aarlige Kapacitet. Alle disse Faktorer har mindsket Eksporten ganske betydeligt.

For Sveriges Vedkommende stiller Forholdet sig noget anderledes. Produktionen Vinteren igennem foregik gan-

ske vist i reduceret Omfang, men alligevel har man i Aarets Løb faaet oparbejdet store Kvantiteter Træ, saaledes at Lagrene for Øjeblikket er ret betydelige i Forhold til Efterspørgselen. Tyskland har selvfølgelig her ligesom i Finland helt og holdent domineret Indkobene, medens der til Holland og Belgien kun er leveret ret fan Ladninger grundet paa Transport- og Licensvanskeligheder, og selv om der i begge Lande hersker stor Mangel paa Træ for Tiden, er det næppe sandsynligt, at det vil lykkes at faa Behovet blot tilnærmelsesvis dækket. Priserne paa Danmark ligger for gode svenske Mærker omkring 370 sv. Kr. fob for u/s 7^m Fyrrebrædder, Kvinta holdes i omkring 275 sv. Kr., og for Forskallingsbrædder ligger Prisen mellem 200 og 215 sv. Kr. beroende paa Specifikation og Afskibningssted. For Finlands Vedkommende er Priserne for de tilsvarende Varer omkring Fmk. 4400 for 7^m u/s, Fmk. 3400 for Kvinta og ca. Fmk. 2800 for Udskud.

SVERIGES SKIBSFART OG SITUATIONEN

Krigen har ikke mindst vist de Farer, der var forbundet med, at vore Befragtere i saa stor Udstrækning før Krigen anvendte udenlandsk Tonnage, hvilket bidrog til at hæmme vor egen Søfarts Udvikling, udtalte Direktør Emanuel Högborg, Sveabolaget, i et Foredrag forleden om Krigens Indvirkning paa Sveriges Søforbindelser. Hertil har ogsaa medvirket de Paalæg, sociale og andre, som den svenske Søfart er blevet bebyrdet med, og som ikke er af tilsvarende Omfang, f. Eks. i Nabolandenes Handelsflaader. Nødvendigheden af at føre Skibene inden for Minespærningen og iøvrigt langs med Kysten inden for svensk Territorialfarvand forlængede Rejserne betydeligt. Endvidere maatte nye Overenskomster afsluttes med Skibsbesætningerne af Hensyn til Krigsrisikoen. Statens Søfartsnævn, som for nylig kom ind under Statens Trafikkommission, havde til Opgave bl. a. at re-

gulere Fragterne. Hensigten var at hindre urimelig Fragtstigning, og Nævnets Indstilling i denne Henseende har ikke været Genstand for nogen beføjet Indvending fra Redernes Side, selv om der maa have raadet forskellige Meninger angaaende Fragtansættelsen. Dette gælder maaske først og fremmest Kul- og Koksfragterne, som i Begyndelsen, ifølge Talerens Mening, blev ansat i Underkanten, noget som først foranledigede, at Rederne foretrak Transport af andre Varer til Sverige. Danske og norske Skibe, som ikke var underkastet samme Restriktioner fra deres egne Lande, opnaaede betydeligt højere Kulfragter til svenske Havne end svenske Skibe.

Taleren understregede endvidere sin kritiske Indstilling over for de mangelfulde Oplagringsmuligheder for Olie i Sverige ved Krigsudbruddet. Det er, sagde Taleren, helt naturligt, at Opretholdelsen af Sveriges Søforbindelser i Krigstid medfører beklagelsesværdige Tab af Liv og Gods. Hidtil er 77 svenske Skibe gaet tabt paa ialt 170,470 Bruttotons, d.v.s. omkring 10 pCt. af Sveriges Tonnage før Krigen. 420 svenske Søfolk har mistet Livet. Det har saavel under denne som under forrige Krig vist sig, at for et Land med Sveriges Beliggenhed, med dets store naturlige Ressourcer, dets Eksport og omfattende Import af forskellige Varer, er nødvendigt at eje en Handelsflaade af langt større Format end det nuværende. Hvad Handelsflaaden først og fremmest behøver, selv for sin Gerning i Fredstid, er større Forstaaelse fra Statsmyndighederne. Saa kunde svenske Rederier sikkert selv uden Tvivl udbygge den svenske Handelsflaade, saaledes at en saadan Tonnagemangel, som under den nuværende Krig, ikke behøver at gøre sig gældende.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Forøgede Udgifter ved Aarhus Havn

I Aarhus Byraads Møde forelaa forleden Aarhus Havns Regnskab for det forløbne Driftsaar til Godkendelse. Regnskabet viser en Overskridelse paa Udgiftssiden paa 166,000 Kr. Deraf er 20,000 Kr. anvendt til Hævning og Reparation af Havnens Damper »Hermes«, der sidste Vinter sank i Havnen. Andre 25,000 Kr. er blevet anvendt til Isbrydning i Havnen.

»Rise« vanskeligt at bjærge

Kaptajn Larsen-Badsø, der købte Dampskibet »Rise«, er nu ved at hæve Skibet. Bjærgningsarbejdet syner at blive ret vanskeligt, men saa snart det lykkes at faa Damperen flydende, er det Meningen, at den skal bugseres til Svendborg.

Svenske Nybygninger

Det svenske Værft Lindholmen har forleden afleveret et Motorskib »Remmaren« til Rederiet Transatlantic A/B. »Remmaren« er bygget for den svenske Afrika-Linie og har et Kølerum paa 45,000 Kubikfod. Skibet er paa 6,500 Tons og har en Hastighed paa 14,5 Knob. Paa samme Værft blev forleden en Minestryger til den svenske Marine søsat. Minestrygeren blev døbt »Ramskür«.

Norsk Skib krigsforlist

Det norske Haugesund-Skib »H. J. Kyvig«, tilhørende Kyviks Dampskibsselskab, er krigsforlist udfor Sognefjorden. 5 Mand af Besætningen, deriblandt Kaptajnen, er omkommet, medens Resten af Besætningen i god Behold blev reddet ind til Hyllestad.

Ruslands Skibsfart

Efter Beslutning af Folkekommissærernes Raad har Folkekommissariatet for Skibsfart oprettet to nye Stats- og Skibsforetagender, et estnisk i Tallinn og et lettisk i Riga.

Domsafgørelse

Højesteret har afsagt Dom i en Sag anlagt mod Grosserer Hans K. Larsen, Aarhus, og Rederiet C. K. Hansen, København, som Agent for A/S Naxos-Prince, Helsingfors, af S. A. Anglo-Belgian Coal Co., Antwerpen.

Anglo-Belgian Coal, som havde leveret Bunkerkul til det finske Rederis Damper »Kastelholm«, fik til Sikkerhed for sit Krav en Fortrinsret i Rejsefragten fra River Plate til Danmark. Denne Fortrinsret blev givet af et Firma i Rio de Janeiro, som havde tidsbefragtet Damperen. Da Skibet kom til Aarhus, overtog det finske Rederi, som havde et stort Tilgodehavende hos Firmaet i Rio de Janeiro, Skibet.

Det finske Rederi krævede af Ladningsmodtageren Grosserer Larsen hele Rejsefragten udbetalt i Henhold til en Bestemmelse i Tidseertepartiet.

Sø- og Handelsretten fandt, at Anglo-Belgians Ret til Fragten maatte gaa forud for det finske Rederis Krav, idet Rederiet ikke i Tide havde underrettet Fragtdebitor om Sikkerhedsretten. Retten frifandt Grosserer Larsen, men dømte Rederiet C. K. Hansen til at anerkende, at det af Grosserer Larsen i Handelsbanken i København deponerede Fragteløb paa 1922 engelske Pond udbetales til Anglo-Belgian Coal Co. I Sagsomkostninger betaler det belgiske Kulfirma til Grosserer Larsen 300 Kr., og C. K. Hansen 1000 Kr.

Højesteret stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom. Rederiet C. K. Hansen, som havde appelleret Sagen, blev som Agent for Naxos-Prince idømt Sagens Omkostninger for Højesteret med 1000 Kr.

Dansk Klipfisk

For nogen Tid siden startedes et nyt Selskab, Interestselskabet Glyngøre Fiskeindustri, Salling. Selskabet opkøber Torsk langs hele Vestkysten og nedsalter daglig ca. 3000 kg. Det sker efter den saakaldte islandske Metode, der gør Klipfisken fyldigere og mindre stiv end den vintørrede norske Klipfisk. Der har allerede vist sig en betydelig Efterspørgsel efter den danske Klipfisk, der sælges saavel i Hovedstaden som i en Række større danske Byer.

»Cubano« krigsforlist

Til Wilhelmssens Rederi i Oslo er indløbet Meddelelse om, at dets Damper »Cubano« er krigsforlist. Besætningen er reddet paa 2 Mand nær. »Cubano« blev bygget i Sunderland i 1921 og lastede 8400 Tons.

Sømændenes Forbund

Paa den fortsatte Generalforsamling i Sømændenes Forbund Mandag Aften foretoges Afstemning om den afviste Beretning. Fra kommunistisk Side var stillet Forslag om at forkaste Beretningen med den Motivering, at Bestyrelsen havde støttet Regeringen, men det kommunistiske Forslag forkastedes med betydelig Majoritet. Ligeledes med betydelig Majoritet vedtoges en Udtalelse, der var foreslaet af Forbundets tidligere Formand, Chr. Borgland. Gennem den vedtagne Udtalelse godkendtes Beretningen.

Tallinn—Helsingfors

Den regelmæssige Skibsforbindelse mellem Tallinn og Helsingfors, som blev afbrudt i Oktober, skal nu genoplages med en Tur om Ugen.

Søfartsnyt fra Åland

Den ålandske Handelsflåde har i det Aar, der er forløbet siden Krigens Udbrud, mistet fire større Skibe. Antallet af ålandske Sømand, som er omkommet, andrager 25. For Tiden er næsten hele den ålandske Handelsflåde i Virksomhed. Kun 4 Skibe er oplagt i Mariehamn.

Underholdningsaftener for Søfolk

Lederen af Søfartens Bibliotek, Kaptajn E. Juel-Hansen, havde til Bestyrelsen for Søfartens Bibliotek og Søfartsklubben indsendt et Forslag om at afholde nogle Oplæsningsaftener i Klubben for derigennem at give de Søfarende et Indblik i forskellige Bøger og Lejlighed til at høre nogle Forfattere selv læse op af deres Bøger.

Paa Foranledning heraf blev Forslaget drøftet inden for Bestyrelserne af de to Institutioner, hvor der var almindelig Tilslutning til Forslaget. Det blev dog fastslaaet, at hverken Søfartens Bibliotek eller Søfartsklubben burde have Udgifter deraf.

Udgifterne dækkes dels ved Tilskud fra Dansk Dampskibsrederiforening og dels ved private Tilskud.

Sagen blev derefter drøftet af et Udvalg bestaaende af Direktør H. Garde, som repræsenterer Dansk Dampskibsrederiforening, Kaptajn E. Juel Hansen, Formanden for Bestyrelserne for Søfartens Bibliotek og Søfartsklubben, Skibsreder Knud Lauritzen samt Sekretær Erik C. Mengel.

Ved et Møde den 4. Oktober blev det besluttet at afholde Underholdningsaftener den 2. og 4. Torsdag i Maanederne Oktober 1940 til Marts 1941 incl.

For Møderne fastsattes et Program:

Kl. 20—21 Foredrag, Oplæsning, Filmsforevisning ell. lign.

Kl. 21—22 Fællessang og Kaffebrød.

Aftenerne vil foreløbig blive afholdt i Søfartsklubbens Lokaler, hvor der er Plads til ca. 70 Deltagere. Skulde Tilslutningen blive større, flyttes Underholdningen til større Lokaler.

Underholdningsaftenerne publiceres ved Opslag i Søfartens Bibliotek, Søfartsklubben, de nordiske Sømandshjem samt ved Meddelelser til Foreninger og Forbund.

»Anø« gaet tabt

Forsøgene paa at bjerge Rederiet »Anholt«s lille Motor-skib »Anø« — Forsøg, der har strakt sig over flere Maanedes — har vist sig forgæves. Skibet blev bjergat, men under Bugsering af Svitzer er det sunket i Stormen.

Skibet, der laa sunket ved Hals Barre, var efter store Forarbejder blevet slæbt ind paa lavt Vand og dér hævet af Svitzer. Efter at Skibet var helt oppe, begyndte den vanskelige Bugsering til Reparation paa Svendborg Skibsværft. Under Rejsen ned indtraadte den voldsomme Storm, og »Anø«, der laa mellem Løstepontonerne »Odin« og »Thor«, gik Søndag Morgen til Bunds paa femten Meter Vand mellem Fornæs Fyr og Anholt.

Man har nu opgivet ethvert Haab om at bjerge Skibet. Ulykkeligtvis ligger Ligene af Maskinmesteren og Hovmesteren endnu i »Anø«s Vrag.

Donau-Konferencen

Sovjetrussisk Telegrambureau meddeler følgende Communiqué om Donaukonferencen: Som Resultat af Forhandlinger, der i den sidste Tid har været ført mellem den sovjetrussiske og den tyske Regering og med Italiens Samtykke, er det blevet anset for nødvendigt at likvidere saavel den internationale Donaukommission som den europæiske Donaukommission og i Stedet at oprette en Donaukommission bestaaende af Repræsentanter for Sovjetrusland, Tyskland, Italien, Rumænien, Bulgarien, Ungarn, Slovakiet og Jugoslavien.

Denne Kommission skal ordne alle Spørgsmaal vedrørende Skibsfarten paa Donau fra dens Munding til Bratislava (Slovakiet). I Henhold til den Overenskomst, der er opnaaet om det ovennævnte Spørgsmaal, vil der den 28. Oktober i Bukarest blive paabegyndt Forhandlinger mellem sagkyndige delegerede fra Sovjetrusland, Tyskland, Rumænien og Italien om midlertidige, internationale Regler for Sejlsadsen paa Donau fra dens Munding til Braila. Regeringen har bemyndiget Generalsekretæren i Folkekommisariatet for udenrigs Anliggender Sobelev til at deltage i Forhandlingerne i Bukarest som Sovjetruslands øverste delegerede.

Tre Strandinger ved den svenske Kyst

Ikke færre end 3 Fartøjer er forleden Morgen strandet ved Kåseberga. Kl. 4 gik to hollandske Motorfartøjer paa Grund vest for Kåseberga, hvor de sad fast i Sandet tæt ved Land. En halv Time senere gik et estnisk Sejlskib, hvis Navn man endnu ikke kender, paa Grund ca. 100 Meter agter om de to hollandske Fartøjer. De to hollandske Skibe har hver 5 Mands Besætning. Det estlandske Sejlskib opgives at have 10 Mands Besætning. Alle de 3 Far-

tøjer var i Ballast. De to Hollændere var paa Vej fra Holland til finsk Havn.

Senere meddeles, at det estlandske Sejlskib bliver Vrag, Skibets Bund er slaaet itu, og Besætningen er gaaet i Land.

Dansk-jugoslavisk Handelsoverenskomst

I Udenrigsministeriet i Belgrad undertegnede forleden den danske Chargé d'Affaires, Legationssekretær Mirner og den jugoslaviske Ministersekretær Pilja en dansk-jugoslavisk Handelstraktat. Allerede for nogen Tid siden var der bleven afsluttet og undertegnet en Betalingsoverenskomst mellem de to Stater.

Besætningen blev reddet

Ifølge Telegram til det svenske Udenrigsministerium fra Generalkonsulatet i London er hele Besætningen paa den d. 18. Oktober krigsforliste Dampers »Gunborg« reddet og ført ind til en skotsk Havn.

Ordensdekoration

Skibsreder, Konsul Knud Lauritzen er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Rumænske og græske Skibe

Det meddeles i Telegrammer fra Balkan, at der skal være givet alle rumænske Skibe Ordre til at undgaa græsk Farvand. Rumænske Skibe har faaet Ordre til at komme hjem fra Sortehavsrejser. Med Hensyn til den græske Skibsfart oplyses det, at de græske Skibe har faaet Ordre til at opsøge neutrale Havne, saa hurtigt det lader sig gøre.

Bøder for Søfolks Optreden

En Letmatros og en Kullempere idømtes forleden ved Sø- og Handelsretten en Bøde paa henholdsvis 200 Kr. og 150 Kr. (Forvandlingstraffen fastsattes til Hæfte i 20 og 15 Dage).

De paagældende var forhyret med Dampers »Delaware«. Under Skibets Ophold i Pernau i Estland den 25. August mødte de i megal beruset Tilstand, ledsaget af russisk Militær, ombord paa Skibet. De overfusede Skibets Officerer, nægtede at adlyde Kaptajnens Ordre, og en af dem væltede en Bøtte Mønje ud over Dækket.

Med en Bemærkning om, at de to Sømand ved deres Adfærd vilde kunne have medført Vanskeligheder for Skib og Kaptajn i det af Russerne da lige besatte Estland, kendte Retten dem skyldig i Overtrædelse af Sømandslovens Paragraf 80.

Flnsk Dampers forlist

Natten mellem den 21. og 22. Oktober er Dampers »Astrid« af Mariehamn, ifølge Meddelelse fra Leningrad, løbet paa en Mine i den østlige Del af den finske Bugt og sprængt i Luften. 10 Mand af Besætningen omkom, og kun tre, Kaptajnen, 1. Maskinisten og en Fyrbøder, kunde reddes.

En Proces om Præmie for Krigsrisiko

Dampskibsselskabet Pacific havde ved Sø- og Handelsretten krævet A/S Københavns Bunkerkul Depot dømt til at betale 4500 Kr., som Rederiet havde maattet betale i Forhøjelse af Krigsrisikopræmie for en Rejse, som S/S »Stockholm«, der var chartret af Bunkerkul Depotet, i December f. A. havde foretaget fra England med Kul til Depotet.

Depotet vilde ikke betale denne Forhøjelse, idet det gjorde gældende, at Anmeldelsen om Hjemrejsen først fandt Sted den 30. November, samme Dag som Forhøjelsen indtraadte, men kunde være sket tidligere, saaledes at man kunde have undgaaet denne Forhøjelse af Præmien.

Sø- og Handelsretten fastslog, at Rederiet ikke overfor Depotet havde gjort sig skyldig i en til Erstatning forpligtende Fejl, da Anmeldelsen af Hjemrejsen til Krigsforsikringen skete den 30. November efter Modtagelse af et Telegram om, at Dampers var ankommet til Lastepladsen.

Bunkerkuldepotet blev derefter dømt til at betale Pacific de krævede 4500 Kr. og 400 Kr. i Sagsomkostninger.

Finsk Bugserdamper sunket

Forleden ankom til Kemi en Lastdamper, som ankrede op ude paa Reden. I den haarde Storm kunde Fartøjets Ankre ikke holde, og Skibet drev paa Grund. Under Arbejdet paa at faa Skibet af Grunden, kom Bugserdamperen »Kemi 14« ud for et Uheld med Bugserwiren og sank. Af Besætningen druknede Kaptajnen og Restauratricen.

Indvielse af den nye Odden Havn

Odden Havn, der under Ledelse af raadgivende Ingeniør H. G. Friis har været i Arbejde siden 1938, er nu indviet. Der er blevet bygget et nyt Havnebassin øst for det gamle, hvorved Havnen er blevet udvidet til sin dobbelte Størrelse.

Omkostningerne har været ca. 440,000 Kr., der afholdes af Staten med Halvdelen samt af Holbæk Amtskommune og Odden Kommune sammen med Socialministeriet efter Reglerne om Nødhjælpsarbejde. Anlægget har gennemsnitligt givet Arbejde til 30—40 Mand i den Tid, det har staaet paa, men derudover har et betydeligt Antal Stenfiskere været beskæftiget.

En Fisketur, der gav 200 Kr. i Timen

Sildesæsonen er nu paa sit Højdepunkt, og der opnaas i Aar usædvanligt gode Priser for de store Fangster. Forleden indkom saaledes en Kutter, A. S. 101, Fiskeskipper Chr. Nielsen, til Aarhus Fiskeauktion med 8000 Halvkilo Sild, som solgtes for knap 800 Kr. Denne store Last var taget i eet eneste Træk i Ebeltoft Vig. Garnene var saa haardt belastet, at A. S. 101 maatte slæbe dem ind paa lavt Vand, før de kunde tommes. Det ene Træk fyldte Baadens Last, og den maatte straks gaa til Aarhus for at losse. Turen til Ebeltoft Vig varer ca. 1½ Time, Hjemturen en Smule mindre, og selve Trækket havde taget godt en Times Tid. Kutteren havde saaledes ved 4 Timers Arbejde taget 800 Kr. hjem.

Nyt Isværk i Skagen

Som Følge af den store Udvikling af Fiskeriet i Skagen i de sidste Aar har det knebet med at faa de fornødne Isforsyninger til Fiskeeksport. Aktieselskabet Skagens Isværk, hvis Formand er Direktør Claus Sørensen, Esbjerg, har derfor besluttet at opføre et nyt Isværk ved det nye Havnebassin i Skagen paa en Grund, der er stillet til Raadighed af Havnemyndighederne. Opførelsen af det nye Isværk er anslaaet til 300,000 Kr., og Isværkets Kapacitet vil blive 100 Tons Is daglig. I Forbindelse med Opførelsen af Isværket vil der blive indrettet et stort Køleanlæg til Opbevaring af fersk Fisk i den varme Tid.

Japans Hvalfangst

I japanske Fiskerikredse forventer man Rekordfangster i den kommende Hvalfangstsæson, da hverken Tyskland, Storbritannien eller Norge sender deres Hvalfangstflaader ud i Aar paa Grund af Krigen.

Den samlede japanske Hvalfangstflaade, bestaaende af 6 Moderskibe og 40 Fangstbåde, har forladt Japan for at begive sig til de antarktiske Fangstomraader.

Da man venter en usædvanlig stor Fangst, sender man i Aar Japans største og mest moderne Køleskib »Kosei Maru« af Sted sammen med en 10,000 Tons Tanker, for at de kan assistere Flaaden og foretage Transporter fra Fangstomraadet til Japan.

Den spanske Sølvflaade

Bjergningsselskabet, der prøver paa at hæve Skibene i den spanske Sølvflaade, der for ca. 200 Aar siden gik under i Bugten ved Vigo, har forleden lagt Hækken paa et af Skibene fri og desuden konstateret 6 andre Skibes Belliggenhed. Skibsdele af de frilagte Galejer har kunnet bringes op til Havoverfladen. Man tror, at Skallene findes i Skibenes Indre.

En Kutter gav 13,000 Kr. netto paa en halv Snes Dage

Om Rødspættelfiskeriet i September meddeles, at det fra Esbjerg gav Fangster efter 3 til 10 Dages Fiskeri paa mellem 1250 til 9000 kg. Som Rekord anføres, at en Kutter indkom med 17,750 kg Rødspætter, der gav en Nettofortjeneste paa godt 13,000 Kr.

Svenske Fabriker og Sovjetunionen

»ASEA-Fabrikkerne« i Västerås har modtaget Millionordrer fra Sovjet. Dette staar i Forbindelse med den svensk-sovjetrussiske Vareudvekslingsoverenskomst. Selskabets Direktør, Lindén, udtaler, at Leverancerne beløber sig til flere Millioner Kroner, og at det i første Række drejer sig om Elektromotorer i forskellige Størrelser.

Lohals Havn fylder 80

I Januar Maaned er det 80 Aar siden Lohals Havn blev taget i Brug, og Pastor Hansen-Lavind, Lohals, har i den Anledning skrevet et Skuespil: »Vi Folk fra Land og Strand«, som skal opføres af Lohals Borgerforenings Dilettanter.

Hyre-Krav efter Forlis

Sømændenes Forbund havde som Mandater for Matros Frode Bossen paastaet Dampskibsselskabet »Torm« dømt til at betale Bossen 1 Maanedes Hyre, 212 Kr.

Bossen var forhyret med Selskabets Damp »Freya«, der den 25. Februar i Aar efter at have lidt Skade i Isen maatte sættes paa Grund i den svenske Skærgaard ved Lysekil, hvor Skibet senere blev Vrag. Besætningen, deriblandt Bossen, blev hjemsendt og afmønstreret og fik Hyre til den 26. Marts. Bossen fik tilbudt Hyre paa Selskabets Damp »Gudrun«, der sejlede i samme Rule som »Freya«, men det nægtede han at tage imod, da han havde faaet et Nervesammenbrud efter Forliset. Bossen var arbejdsløs og mente at have Ret til yderligere 1 Maanedes Hyre i Henhold til Reglerne for forliste Skibe.

Sø- og Handelsretten frifandt Rederiet, idet man tager i Betragtning, at »Gudrun« sejlede paa omtrent samme Rule, og at Risikoen ikke var væsentlig større. Sagens Omkostninger ophævedes.

Japans Skibsfart paa Hollandsk Indien

Skibsfartsselskabet »Nan-Yo-Kaiun« i Tokio, der hidtil har drevet Rulefart paa Java, Sumatra og Borneo med 13 Skibe, meddeler, at det vil bygge endnu fire Skibe. To af disse bliver kombinerede Fragt- og Passagerskibe paa hver 8800 Tons, medens de andre to bliver indrettet udelukkende til Fragtfart med hver 6800 Tons Rumindhold. Skibene skal bygges af »Mitsubishi-Værftet« i Kobe.

Disse Nybygninger viser tydeligt, hvilken Vægt japanske Handelskredse lægger paa Handelen med Hollandsk Indien. Man venter, at Passagertrafikken ogsaa vil stige efter Afslutningen af de Forhandlinger, der for Øjeblikket føres, og man søger derfor at faa de nye Skibe i Søen saa hurtigt som muligt. De skal være færdige senest 1942.

Ny D. F. D. S.-Chef i Esbjerg

Chefen for Det forenede Dampskibsselskabs Ekspedition i Esbjerg, Kontorchef, Konsul L. I. Larsen, der ved sit 40 Aars Jubilæum for nylig bebudede snart at ville trække sig tilbage, fratraadte den 31. Oktober. Hans Afløser fra 1. November er Fuldmægtig Th. Overgaard, der samtidig er udnævnt til Kontorchef. Hr. Overgaard har været ansat i Det Forenede siden Nytaar 1908 og avancerede allerede i 1913 til Fuldmægtig. Dygtig og pligtfuld og med omfattende Indsigt i Shipping-Forhold har han været Selskabet en god Mand, og med sit elskværdige og imødekommende Væsen har han vundet sig Venner langt udover D.F.D.S.s Rammer.

Den nye Isbryder

Den nye Isbryder — Danmarks største — der skal afløse Storebjørn i Store Bælt — bliver helt igennem dansk Arbejde. Søfartschef Neergaard har nu afsluttet sin Gennemgang af Tilbudene, og forleden kunde han oplyse, at Bygningen af selve Isbryderen skal overdrages Odense Staalskibsværft. A/S Frichs i Aarhus skal levere Maskin-anlægget, medens Helsingør Maskin- og Skibsbyggeri har faaet overdraget Kedelanlægget.

Saa vidt det kunde oplyses, kommer Byggeomkostningerne til at andrage henved 5 Millioner Kroner.

Paa Odense Skibsværft har man en Bedding ledig, saaledes at Arbejdet kan sættes i Gang saa snart Kontrakten er underskrevet. Man er meget interesseret i at faa Arbejdet fremskyndet. Man regner med, at den nye Isbryder kan være fuldstændig klar i Januar 1942, hvilket altsaa vil sige, at den kan rykke ud, naar en eventuel Isvinter i 1941—42 er ved at tage fat for Alvor.

70 Aar

Forhenværende Baadmand ved Redningsstationen paa Manø Hans Bunde Hansen fyldte forleden 70 Aar

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER 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

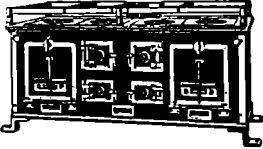
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

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 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlæg Katalog Tit. C. 1630



TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAET 1848

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TLF. C. 6

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491

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

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687



Hovedoplag for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København



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

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.

56. Aargang.

København 6. November 1940.

Nr. 47.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangon af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

2614. Østersøen. Lille-Bælt S.-lige Indgang. Spærreomraade ophævet.

(N. f. S. Nr. 45/3408. Berlin 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/203 1940 meddeles, at det deri nævnte Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- a) $54^{\circ} 51',_0$ N. $10^{\circ} 14',_3$ E. c) $54^{\circ} 46',_0$ N. $10^{\circ} 04',_0$ E.
b) $54^{\circ} 50',_1$ N. $10^{\circ} 16',_1$ E. d) $54^{\circ} 48',_7$ N. $10^{\circ} 04',_1$ E.

at der er frigivet for Sejlads.

(E. f. S. Nr. 4/203 1940. Kort Nr. 152, 150 og 185.)

2615. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Farligt Omraade frigivet.

(N. f. S. Nr. 46/3496. Berlin 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1678 1940 meddeles, at det atter er tilladt at besejle det deri under Punkt 7 anførte Omraade ved *Hangö*, der begrænses af en Linie gennem Punkterne

- a) c. $59^{\circ} 40'$ N. $22^{\circ} 58'$ E. d) c. $59^{\circ} 43'$ N. $23^{\circ} 18'$ E.
b) c. $59^{\circ} 46'$ N. $22^{\circ} 58'$ E. e) c. $59^{\circ} 36'$ N. $23^{\circ} 08'$ E.
c) c. $59^{\circ} 47'$ N. $23^{\circ} 18'$ E.

(E. f. S. Nr. 26/1678 1940.)

2616. Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 45/3397. Berlin 1940.)

1. Den rød- og hvidstribede Lystønde, der viste hvidt Et-Blink, paa c. $59^{\circ} 39',_7$ N. $22^{\circ} 50',_7$ E. er inddraget. (E. f. S. Nr. 36/2120 1940).

2. En rød- og hvidmalet Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s, er udlagt paa c. $59^{\circ} 42',_5$ N. $23^{\circ} 07',_2$ E.

3. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 fra hinanden vendende Koste er udlagt paa hver af følgende Pladser:

- a) $59^{\circ} 43' 52''$ N. $23^{\circ} 04' 25''$ E. c) $59^{\circ} 41' 35''$ N. $23^{\circ} 08' 18''$ E.
b) $59^{\circ} 42' 42''$ N. $23^{\circ} 06' 20''$ E. d) $59^{\circ} 40' 33''$ N. $23^{\circ} 10' 00''$ E.

4. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 mod hinanden vendende Koste er udlagt paa hver af følgende Pladser:

- e) $59^{\circ} 44' 00''$ N. $23^{\circ} 04' 43''$ E. g) $59^{\circ} 41' 41''$ N. $23^{\circ} 08' 35''$ E.
 f) $59^{\circ} 42' 50''$ N. $23^{\circ} 06' 40''$ E. h) $59^{\circ} 40' 42''$ N. $23^{\circ} 10' 20''$ E.
 (E. f. S. Nr. 36/2120 1940. Kort Nr. 183 og 182.)

2617. Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Fyr forandret. Oplysning om Spirtønder.

(N. f. S. Nr. 46/3497. Berlin 1940.)

1. Nedennævnte Fyr er forandret:
 - a) *Hundhälet* Fyr paa c. $59^{\circ} 49',_0$ N. $23^{\circ} 07',_6$ E., er forandret fra at vise hvidt og rødt, vekslende Fyr og rødt og grønt Et-Blink til at vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Fyret lys, som følger:
 1. Grønt i Pejl. fra 261° til 272° .
 2. Hvidt i — - 272° - 280° .
 3. Rødt i Pejl. fra 280° til 323° .
 4. Grønt i — - 323° - 61° .
 - b) *Långskär* Fyr paa c. $59^{\circ} 49',_2$ N. $23^{\circ} 15',_7$ E., der viste hvidt, fast Lys, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $6,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $5,5^s$.
 - c) *Skogsuthuggningen* Fyr paa c. $59^{\circ} 49',_3$ N. $22^{\circ} 55',_5$ E. er forandret fra at vise hvidt og rødt, vekslende Lys til at vise hvidt, fast Lys.
 - d) *Utterklint* Fyr paa c. $59^{\circ} 48',_9$ N. $22^{\circ} 51',_3$ E. er forandret fra at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver $4,0^s$, Lys $2,5^s$, Mørke $1,5^s$.
 - e) *Hannholm* Fyr paa c. $59^{\circ} 50',_3$ N. $22^{\circ} 55',_7$ E. er forandret fra at vise hvidt og rødt, vekslende Lys til at vise hvidt Et-Blink hver $2,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$.
 - f) *Kasberget* Fyr paa c. $59^{\circ} 50',_2$ N. $22^{\circ} 56',_0$ E. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink 1^s , Mørke 2^s .
 - g) *Tulludden östra* Fyr paa c. $59^{\circ} 48',_7$ N. $22^{\circ} 55',_2$ E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver $3,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$.
 - h) *Tulludden övre* Fyr paa c. $59^{\circ} 48',_7$ N. $22^{\circ} 55',_0$ E. er forandret fra at vise hvidt og grønt, vekslende Lys til at vise hvidt Et-Blink hver $4,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $3,5^s$.
 - i) *Tulludden västra* Fyr paa c. $59^{\circ} 48',_7$ N. $22^{\circ} 54',_9$ E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise grønt Et-Blink hver $6,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $5,5^s$.
- Iøvrigt er Fyrene uforandret.
2. Spirtønderne er udlagt ved Grundene *Makaroff*, *Sawin* og *Silin*.
 (Kort Nr. 183.)

2618. Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Fyrbelysning forandret.

(N. f. S. Nr. 46/3398. Berlin 1940.)

1. *Tvärminne västra* Fyr paa c. $59^{\circ} 49',_{98}$ N. $23^{\circ} 12',_{10}$ E. er forandret fra at vise hvidt og rødt, vekslende Lys til at vise grønt Et-Blink hver $4,0^s$, Blink $0,6^s$, Mørke $3,4^s$.
2. *Tvärminne övre* Fyr paa c. $59^{\circ} 50',_{02}$ N. $23^{\circ} 12',_{15}$ E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver $7,5^s$, Blink $0,6^s$, Mørke $6,9^s$.
3. *Tvärminne östra* Fyr paa c. $59^{\circ} 50',_{02}$ N. $23^{\circ} 12',_{30}$ E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver $3,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $3,0^s$.
4. Nye Ledefyr tændt.
 - a) Bagfyret paa c. $59^{\circ} 51',_7$ N. $23^{\circ} 18',_0$ E., paa S.-Siden af *Koön*, viser hvidt Et-Blink hver $8,6^s$. Hvid, rektangulær Flade med sort, lodret Midterstribe.
 - b) Forfyret paa c. $59^{\circ} 50',_5$ N. $23^{\circ} 17',_5$ E., paa *Den Stor Sundsharun* E.-Pynt, viser hvidt Et-Blink hver $2,5^s$. Hvid, rektangulær Flade med sort, lodret Midterstribe. Ledefyrene er overet i Pejling 13° .
 (Kort Nr. 184.)

2619. Rusland. Finske Bugt. Koporia Bugt. Demansten Banke Lystønde forandret.

(N. f. S. Nr. 46/3498. Berlin 1940.)

- Lystønden *Demansten Banke* paa c. $59^{\circ} 59',_4$ N. $28^{\circ} 45',_3$ E. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink, til at vise hvidt Et-Blink hver $3,3^s$.
 (Kort Nr. 184.)

2620. Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt og Anduvning. Afmærkning atter normal.

(N. f. S. Nr. 46/3499. Berlin 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 41/2364 1940 meddeles, at Afmærkningen i *Hailoda* Farvandet og i den E.-lige og W.-lige Indsejling til *Luga Bugt* atter er paa Plads, idet nedennævnte Arbejder er udført:

I. En hvid Stage med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa hver af Pladserne:

- a) $59^{\circ} 41' 07''$ N. $28^{\circ} 22' 44''$ E. c) $59^{\circ} 51' 47''$ N. $28^{\circ} 29' 41''$ E.
 b) $59^{\circ} 41' 07''$ N. $28^{\circ} 23' 01''$ E.

II. 2 sorte og hvide Stager, hver med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste, er udlagt paa Pladsen: $59^{\circ} 48' 48''$ N. $28^{\circ} 26' 12''$ E.

III. Følgende Lystønder er genudlagt paa Station, medens samtidigt de paa hver af Pladserne midlertidigt udlagte Spirtønder er inddraget:

- a) Den rødmalede *Luga* Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink, paa $59^{\circ} 52' 00''$ N. $28^{\circ} 25' 00''$ E.
 b) Den hvid- og rødmalede *Kolganpja* Lystønde, der viser grønt Et-Blink, paa $59^{\circ} 53' 06''$ N. $28^{\circ} 33' 27''$ E.
 c) Den rødmalede *Temnaja Loda* Lystønde, der viser grønt Et-Blink, paa $59^{\circ} 47' 18''$ N. $28^{\circ} 24' 12''$ E.
 (E. f. S. Nr. 41/2364 1940.)

2621. Estland. Finske Bugt. Kolko Vig. Forbudt Omraade.

(N. f. S. Nr. 45/3407. Berlin 1940.)

Omraadet indenfor en Afstand af 3 Sm fra *Malusi (Malosi)* Øerne paa c. $59^{\circ} 36' 20''$ N. $25^{\circ} 20'$ E. er forbudt for Skibsfarten.

2622. Estland. Finske Bugt. Tallinn Red. Oplysning om Spærring.

(N. f. S. Nr. 45/3406. Berlin 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 40/2316 1940 meddeles, at fra de deri nævnte 2 Lystønder paa c. $59^{\circ} 28',_{11}$ N. $24^{\circ} 46',_{5}$ E. og c. $59^{\circ} 28',_{11}$ N. $24^{\circ} 46',_{8}$ E. er en russisk Netspærring udlagt mod Land i E.-W.-lig Retning. Al Sejlads til og fra *Tallinn* skal, som tidligere meddelt, foregaa imellem nævnte 2 Lystønder.

N. for Lystønderne er et Vagtakib til Ankers.

Vagtskibet angiver ved Signaler, om Indsejlingen er fri eller spærret.

(E. f. S. Nr. 40/2316 1940.)

2623. Estland. Finske Bugt. Tallinn Havn. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 45/3408. Berlin 1940.)

Fyret paa Hovedet af N.-Molen paa c. $59^{\circ} 27',_{0}$ N. $24^{\circ} 46',_{5}$ E., der viste hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser. Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 24/1793 1939. Kort Nr. 183.)

2624. Tyskland. Darsser Ort NE. Oplysning om Vrag. Vragafmærkning inddraget. Advarsel.

(Rügen Radio, den 1. November 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 45/2559 1940 meddeles, at det deri omhandlede Vrag paa c. $54^{\circ} 36',_{0}$ N. $12^{\circ} 45',_{5}$ E. er gaaet i Drift og sidst observeret 1,3 Sm N. for ovennævnte Plads. Vragtønden er inddraget.

Skibsfarten advares i Anledning af det drivende Vrag.

(E. f. S. Nr. 45/2559 1940.)

2625. Tyskland. Darsser Ort Fyr W. Oplysning om Vragtøndes Plads. Vragtønde forandret.

(N. f. S. Nr. 45/3384. Berlin 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1460 1940 meddeles, at Pladsen for Vraglystønden med E.-Topbetegnelse, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, og som er udlagt ved Vraget af *lettisk* Damper *Jaurjelgava*, er c. $54^{\circ} 27',_{7}$ N. $12^{\circ} 24',_{1}$ E.

Vraglystønden er blevet forsynet med Klokke.

(E. f. S. Nr. 21/1460 1940.)

2626. Tyskland. W.-lige Østersø. Fehmarnsund. Lodstvang ophævet.

(N. f. S. Nr. 45/3386. Berlin 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/230 1940 meddeles, at den deri paabudte Lodstvang er ophævet for Sejlads i *Fehmarnsund* samt Indsejlingerne til *Heiligenhafen*, *Burgstaaken* og *Orth*.

(E. f. S. Nr. 4/230 1940.)

2627. Tyskland. Fehmarnsund. Tilsanding. Oplysning om Bredde af Rende.

(N. f. S. Nr. 45/3385. Berlin 1940.)

I den gravede Rende i *Fehmarnsund* har der W. for Tønderne 5 og F fundet stærk Tilsanding Sted. Sejlløbets oprindelige Bredde af 60 m ved Middelvandstand for 6 m Dybgaende er aftaget til 23 m.

c. 54° 23' N. 11° 09' E.

(Se Tillæg.)

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

2628. Danmark. Sundet. Stubben. Kloaktaarn opført. Advarsel.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 2/35 1940 meddeles, at det deri omhandlede Kloaktaarn paa 55° 42' (38") N. 12° 36' (51") E., c. 150 m 350° fra Fyrtaarnet paa *Stubbens* Bølgebryder, nu er opført.

Søfarende advares paa Grund af Stenkastninger omkring Kloaktaarnet og Anløbsbroerne mod at nærme sig Taarnet indenfor en Afstand af 30 m.

(E. f. S. Nr. 2/35 1940. Kort Nr. 134, 133, 132 og 130. Danske Lods III, Side 30. Havnelods, Side 119.)

2629. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Toldbodbommen ombygges.

Toldbodbommen W. for *Bomløbet* paa c. 55° 41',₃ N. 12° 36',₂ E. vil blive ombygget.

Saaframt det under Ombygningen maatte blive nødvendigt at fjerne den E.-lige Ende af *Toldbodbommen*, vil der paa denne Plads blive nedrammet en Pæl, paa hvilken der anbringes en Vager og om Natten en afskørmet Lanterne, der viser grønt, fast Lys.

Vagten og Stopsignalet vil under Ombygningen blive flyttet til E.-Siden af *Bomløbet*.

(E. f. S. Nr. 41/2396 1940. Danske Lods III, Side 37. Havnelods, Side 118.)

2630. (T). Sverige. Sundet. Malmö—København. Nyt Sejlløb afmærket.

(N. f. S. Nr. 45/3412 og 46/3500. Berlin 1940.)

Et nyt Sejlløb mellem *Malmö* og *København* er afmærket. Sejlløbet er etableret, som følger:

Fra *Malmö* Red i Fyrlinien *Malmö inre* og *yttre västra* Fyr overet i Pejling 149° til *Pinhättan* Lystøndes Breddeparallel, 55° 45' N., derfra langs denne Breddeparallel til *Trekroner* Fyrs hvide Vinkel, derpaa i denne Fyrvinkel til den røde Ledefyrlinie for Indsejling til *København* gennem *Kronløbet*.

E. for den *svensk-danske* Grænse er Sejlløbets N.- og E.-Side afmærket med gul- og rødmaledede Stager og Sejlløbets S.- og W.-Side med sort- og hvidmaledede Stager, som følger:

a. Ved Rendens N.- og E.-Side: Den S.-ligste gul- og rødmaledede Stage er udlagt paa 55° 38',₉₀ N. 12° 57',₇₂ E.; N. for denne og med c. 1 Sm Afstand mellem Stagerne er udlagt 6 gul- og rødmaledede Stager. Ved Drejepunktet ved *Pinhättan* er paa 55° 45',₉₈ N. 12° 50',₉₅ E. udlagt en rødmalet Tønde og c. 1 Sm 270° fra denne en gul- og rødmalet Stage.

b. Ved Rendens S.- og W.-Side: Den S.-ligste sort- og hvidmaledede Stage er udlagt paa 55° 38',₃₀ N. 12° 57',₉₃ E.; N. for denne og med c. 1 Sm Afstand mellem Stagerne er udlagt 6 sort- og hvidmaledede Stager. Ved Drejepunktet er paa 55° 44',₉₄ N. 12° 50',₆₂ E. udlagt en sortmalet Tønde og c. 0,₉ Sm 270° fra denne en sort- og hvidmalet Stage.

W. for den *svensk-danske* Grænse er Sejlløbets Afmærkning rødmaledede Tønder ved Løbets N.- og W.-Side og hvidmaledede Tønder ved Løbets S.- og E.-Side.

2631. (T). Sverige. Sundet. Flinterenden. Lillegrundsrenden. Afmærkning forandret.

(U. f. S. Nr. 43/2213. Stockholm 1940.)

Følgende Forandringer i Afmærkningen er foretaget ved Sejlløbene gennem *Flinterenden* og *Lillegrundsrenden* samt SW. for *Bredgrund*:

1. En rød- og gulmalet Spidstønde er udlagt paa 55° 36',₁₀ N. 12° 55',₁₀ E.2. En rød- og gulmalet Spidstønde er udlagt paa 55° 35',₃₀ N. 12° 53',₀₀ E.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1940
6/576 Advarsel mod Opankring i Nærheden af Søkabler.
18/1327 *Store-Bælt. Korsør—Sprogø—Nyborg.* Ankring og Fiskeri forbudt.
18/1328 *Lille-Bælt N.-lige Indsejling.* Ankring og Fiskeri forbudt.
21/1458 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstrømsbroen*.
22/1523 Oplysning om *danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.*
28/1759 } *Lillebæltsbroen. Storstrømsbroen.* Fortøjningsbøjer til Lodsartøjer udlagt.
31/1924 }
35/2106 Forholdsregler vedrørende Sejlads i *danske Farvande.* Advarsel.
36/2111 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.

I. Østersøen

- 1940
2/4 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag.*
2/9 *Sverige S.-Kyst. Utlängan—Falsterborev.* Undervandshindringer. Advarsel.
3/140 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer N. Vrag.*
5/396 *Østersøen. Bornholm S. Vrag.*
7/611 *Tyskland. Hela N. Vrag.*
15/1125 } *Rusland. Finske Bugt.* Forbudte Omraader.
41/2363 }
16/1188 *Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib.* Fyrkarakter og Taagesignal forandres.
16/1190 *Tyskland. Danzig Bugt.* Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
21/1483 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Fyr midlertidig slukket.
22/1505 *Tyskland. Kiel Fyrskib SW. Vrag.*
23/1528 Sejladsforskrift vedrørende *Stockholm.*
23/1531 *Sverige. Stockholm Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.
23/1538 II *Estland. Finske Bugt. Juminda N.* Farlige Omraader. Advarsel.
23/1545 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*
25/1624 *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
25/1626 *Sverige. Södra Kvarnen og Öregrund Skærgaard.* Minespærringer. Sejladsforskrift. Advarsel.
25/1633 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors.* Sejladsforskrifter. Fyr tændt. Advarsel.
25/1644 *Tyskland. Lübeck Bugt. Steinriff.* Vrag.
25/1645 *Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak NE.* Vrag.
25/1663 *Danmark. Gedser Fyr E. t. N. 1/2 N.* Skibafartshindring.
26/1678 } *Finske Bugt. Farlige Omraader.* Sejladsforskrifter.
47/2615 }
26/1683 *Tyskland W.-lige Østersø.* Sejladsforskrifter.
27/1705 } *Østersøen. Keldsnor Fyr S. t. W.* Oplysning om Vrag.
30/1858 }
27/1730 *Estland. Finske Bugt. Skydeøvelser.* Advarsel.
28/1777 *Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib* midlertidig ombyttet.
30/1959 *Danmark. Gedser Rev.* Sejlløb for mindre Skibe afmærket.
32/1930 *Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Usikaupunki (Nystad).* *Enskär.* Løbet sæbnet for Trafik.
32/1935 *Finland. Finske Bugt. Kotka* Anduvning. Sejladsforskrift.
32/1937 *Rusland. Finske Bugt. Demunsten N.* Undervandshindring.
32/1943 *Tyskland. Kieler Bugt.* Vrag.

1940

- 34/2036 *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Forbudt Ankringsomraade.
 34/2060 *Finland. Bottniske Bugt. Norrskär Fyr.* Taagesignalapparat midlertidigt ude af Funktion.
 36/2122 *Finland. Finske Bugt. Hangö.* Sejladsforskrift.
 36/2124 *Rusland. Finske Bugt. Leningrad Fyrskib* inddraget. Reservefyrskib udlagt. Sejladsforskrift.
 37/2152 *Østersøen. Gedser Rev—Dars.* Mincspærring. Ny Rute for Gennemsejling.
 37/2164 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sellin E.* Skibsfartshindring.
 38/2215 *Østersøen. Fehmarnbell Fyrskib W.* Undervandshindring. Advarsel.
 39/2270 *Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak SE.* Vrag.
 39/2271 *Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak.* Skibsfartshindring.
 40/2343) *Sverige S.-Kyst. Falsterbo S.* Oplysning om Dybde i Sejllob.
 41/2356) *Tyskland. Oderbank E.* Vrag afmærket.
 42/2444 *Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djuprännna.* Oprettelse af nye Fyr og Taagesignalstationer. Fyr nedlægges, Lystønder inddrages.
 44/ 2500 *Sverige. Ölands södra uddes Fyr S. t. W.* Oplysning om Vrag.
 45/2537 *Finland. Minefare.* Oplysning om Sejllob.
 45/2575 *Estland. Finske Bugt. Kolko Vig.* Forbudt Omraade.
 47/2621 *Estland. Finske Bugt. Tallinn Red.* Oplysning om Spærring.
 47/2622 *Tyskland. Darsser Ort NE.* Oplysning om Vrag. Vragafmærkning inddraget. Advarsel.
 47/2624 *Tyskland. Darsser Ort Fyr W.* Oplysning om Vragtøndes Plads. Vragtønde forandret.
 47/2625

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

1940

- 2/42 *Danmark. Sundet. Kalveboderne.* Uddybning. Oplysning om Gravemaskiner m. m.
 2/46 *Sverige. Sundet. Ven. Fyr- og Taagesignalstation* oprettes.
 2/48 *Sverige. Sundet. Skanør Havn.* Sømærker midlertidig inddraget.
 2/56 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn.* Indsejlingsrende tilsandet.
 2/58 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende.
 5/476 a. *Danmark. Store-Bælt. Keldsnor.* Vrag.
 19/1377 *Sverige. Sundet. Oskars Grund SW.* Undervandshindring.
 19/1378 *Danmark. Lille-Bælt. Skanseodde S.* Undervandshindring.
 21/1461 *Danmark. Sundet. Taurbæk Rev.* Skibsfartshindring.
 21/1464 *Danmark. Køge Bugt. Drogden Fyr S.* Skibsfartshindring.
 21/1486 *Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyr W.* Skibsfartshindring afmærket.
 22/1506 *Danmark. Sundet. Drogden 3,0 m Rende.* Afmærkning forandret.
 25/1646 *Danmark. Sundet. Drogden Fyr W. t. N.* Skibsfartshindring.
 25/1649 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn.* Dybde aftaget.
 25/1651 *Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt.* Vrag.
 25/1653 *Danmark. Lille-Bælt S.-lige Del.* Vrag.
 26/1688 *Danmark. Store-Bælt. Omø SW.* Vrag.
 26/1703 *Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Tranekær E.* Skibsfartshindring.
 27/1733) *Danmark. Sundet N.-lige Indgang.* Spærring udlagt. Vagtskib. Advarsel.
 32/1945) *Sverige. Sundet N.-lige Indg.* Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 27/1758) *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund.* Bro under Bygning. Advarsel.
 32/1978) *Danmark. Lille-Bælt. Anbringelse af Beskyttelsesnet omkring Lillebæltbroens Strom-*
 28/1783 *piller. Advarsel.*
 30/1868 *Sverige Sundet. Malmö Red.* Lodsfartøj midlertidig udlagt.
 33/1999 *Danmark. Sundet. Drogden. Dragør Fort SE.* Skibsfartshindring.
 35/2109 *Danmark. Lille-Bælt. Bjørnsknude S.* Skibsfartshindring.
 36/2129 *Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn.* Uddybningsarbejder. Afmærkning ikke paa Plads.
 38/2246 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Høje Stene Løb.* Skibsfartshindring.
 38/2247 *Danmark. Lille-Bælt. Brandso SW.* Skibsfartshindring.
 40/2350 *Sverige. Sundet. Kogrundsrenden.* Oplysning om Dybde.
 40/2351 *Danmark. Kattegat. Gniben N.* Vrag sunket.
 43/2461 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.
 43/2463 *Danmark. Lille-Bælt. Brandso E.* Oplysning om Skibsfartshindring.
 43/2493 *Danmark. Sundet. Kronborg Signalstation. Drogden Fyr.* Trafiksignal.
 43/2494 *Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW.* Magnetiske Forstyrrelser.
 44/2507 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 44/2510 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
 47/2640 *Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn.* Uddybningsmaskine og Pram sunket.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1940
 2/66 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
 2/67 Danmark. Kattegat. Læsø N.-Kyst. Østerby Havn. Dækmole under Bygning. Advarsel.
 2/68 Danmark. Kattegat. Aalbæk Havn under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.
 2/69 Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib inddraget.
 2/73 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
 2/75 }
 43/2465 } Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Brobygningsarbejder. Advarsel.
 2/79 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 2/80 Sverige. Skagerrak. Våderøerne. Nyt Fyr tændes.
 14/1064 }
 15/1138 } Sverige. Kattegat og Skagerrak. Lystønder udlægges.
 14/1067 Danmark. Skagerrak. Rubjærg Knude W. Vrag „Eischersheim“ afmærket.
 15/1137 Danmark. Skagerrak. Hirtshals—Rubjærg Knude. Undervandshindring.
 15/1181 Kattegat. Skagen Fyr E. t. N. Vrag „Heddernheim“.
 18/1342 Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Oplysning om Dybde i Indsejling.
 18/1343 Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner. Baake forsvundet.
 19/1385 Danmark. Kattegat. Anholt SSE. Vrag.
 19/1386 Danmark. Limfjorden. Kaus Bredning. Uren Bund.
 19/1424 Danmark. Kattegat. Skagen Havn SE. ½ E. Vrag.
 20/1439 Sverige. W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærringer udlagt. Advarsel.
 20/1441 Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.
 20/1454 }
 30/1870 } Kattegat. Hasenøre-Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
 22/1625 }
 23/1575 } Danmark. Kattegat. Sejro Fyr SW. t. W. Skibsfartshindring.
 24/1617 Danmark. Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.
 25/1658 Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr N. Skibsfartshindring.
 25/1665 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Lystønder midlertidig udlagt.
 32/1930 }
 43/2499 } Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Trafiksignaler.
 35/2087 Sverige. Kattegat. Øvelsesskydning. Farlige Områder. Advarsel.
 39/2275 }
 40/2353 } Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidig udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Riga-grænsen.
 39/2309 Danmark. Kattegat. Ashøved ESE. Oplysning om Vrag.
 40/2325 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.
 40/2355 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
 42/2448 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Pælekonstruktion under Bygning.
 46/2612 Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Lisleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
 47/2636 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 47/2641 Danmark. Lille-Bæll. Sandvig. Halk Skydetorræn. Skydeøvelser. Advarsel.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1940
 3/151 Nordsoen. Sild W. t. N. Vrag af Uddybningsmaskine.
 7/625 Danmark. Graadyb. Jerg Fyr slukket. Taagesignal ude af Virksomhed.
 8/689 Rusland. Nordlige Ishav. Kola Inlet lukket for Sejlads.
 8/694 Nordsoen. Brown Ridge E. Vrag.
 13/1010 Nordsoen. Bligh Bank E. Skibsfartshindring.
 13/1020 England. Harwich Havn. Kontrol med Handelsskibe.
 14/1069 Nordsoen. Thomsen—Noord-Hinder Fyrskib. Vrag.
 15/1140 Danmark. Jylland W.-Kyst. Torsminde Stuse W. Vrag „Edmund Hugo Stinnes“ afmærket.
 15/1149 England. Humber Anduvning. Spurn Point ESE. Undervandshindring.
 16/1204 Nordsoen. Fairy Bank SE. Skibsfartshindring.
 16/1208 England. Thomsen. Sheerness Anduvning. Undervandshindringer.
 19/1389 Nordsoen. Skagerrak. Kattegat. Engelsk Minefelt i Nordsøen udvidet.
 20/1442 Finland N.-Kyst. Petsamo. Minefare. Advarsel.
 22/1511 Holland og Belgien. Miner udlagt. Advarsel.
 27/1741 Finland. Petsamo. Sejladsforskrift.
 31/1921 Nordsoen og Dover Stræde. Miner udlagt. Sejladsforskrifter. Advarsel.
 34/2066 Finland. Petsamo. Liinahamari. Sejladsforskrift.
 40/2326 Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.

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

- 1940
 10/852 *England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Mersey Floden Indløb. Bar Fyrskib. Sejladsforskrift.*
 10/855 *Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Rothesay Bugt. Undersøgelsesankerplads oprettet.*
 10/887\ *Orkney Øerne. Stronsay Firth. Gairsay. Forbudte Ankringsomraader.*
 11/948\ *Orkney Øerne. Shapinsay Sound. Undervandshindringer.*
 11/913 *Orkney Øerne. Scapa Flow. Forbudt Ankerplads.*
 17/1280 *England S.-Kyst. Spithead. Stokes Bugt. Forbudt Omraade oprettet.*
 18/1352 *Skotland W.-Kyst. Indløbet til Firth of Clyde. Minofelt.*
 22/1513 *England S.-Kyst. Solent Kanal. Skibsfartshindringer udlagt. Afmærkning forandret.*
 34/2048 *Irske Hav. S.-lige Indsejling. Miner udlagt.*
 34/2049

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1940
 2/92 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*
 2/94 *Island N.-Kyst. Strandabrekar NE. Grund.*
 23/1556 *Færoerne. Fyr midlertidig slukket.*
 26/1693 *Sydafrika. Capetown. Sejladsforskrifter.*
 33/2008 *Nordlige Atlanterhav. Engelske Minofelter.*
 35/2092 *Nova Scotia. Gut of Canso. Undersøgelsestjeneste etableret.*

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

- 1940
 43/2475 *Panama. Panama Kanal. Sejladsforskrift.*

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1940
 6/665 *Ægypten. Alexandria. Sejladsforskrift.*
 15/1172 *Ægypten. Alexandria. Færligt Omraade. Sejladsforskrifter.*
 25/1661 *Rumænien. Sorte Hav. Constantza. Havn lukket om Natten.*
 27/1749 *Ægypten. Alexandria. Sejladsforskrift.*
 28/1808 *Syrien. Beirut. Forbudt Omraade.*
 30/1889 *Rumænien. Sorte Hav. Færlige Omraader. Sejladsforskrift.*
 31/1922 *Italien og Kolonier i Middelhavet. Lodstvang.*
 34/2056 *Rumænien. Sorte Hav. Sulina Anduvning. Sejladsforskrift.*
 43/2482 *Frankrig. Golfe de Fos. Minefelt udlagt. Sejlanvisning.*
 43/2483 *Frankrig. Rade d'Hyères. Minefelt udlagt. Sejlanvisning.*
 43/2484 *Frankrig. Golfe de St. Tropez. Miner udlagt. Sejlanvisning.*
 43/2485 *Frankrig. Rade de St. Raphaël. Miner udlagt. Sejlanvisning.*
 43/2486 *Frankrig. Golfe Juan. Miner udlagt. Sejlanvisning.*
 43/2487 *Korsika E.- og S.-Kyst. Miner udlagt.*

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

- 1940
 6/570 *Singapore Stræde. Rutar ved Udløb fra Singapore og Keppel Harbour.*
 6/571 *Singapore Stræde. Johore Stræde. Forbudt Ankerplads.*
 6/573 *Japan. Honshu S.-Kyst. Ise No Umi. Hindringer afmærket med Lystønder.*
 9/801 *Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Tarakan. Undersøgelsestjeneste.*
 10/873 *Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Tarakan NW.-Kyst. Lystønde udlagt. Sejlanvisning.*
 10/874 *Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Balikpapan. Undersøgelsestjeneste.*
 14/1110 *Fransk Indo-Kina. Cam Ranh Bugt. Sejladsforskrift.*
 14/1113 *Australien. New South Wales. Newcastle. Trafikregulativ.*
 16/1230 *Singapore Stræde. Johore Stræde. Forbudt Ankerplads.*
 16/1235 *Kina. Hongkong Anduvning. Minespærringer udlagt. Sejladsforskrifter.*
 19/1407 *Singapore Stræde. Singapore. Skibsfartsforskrift.*
 36/2145 *Sunda Øerne. Sumatra S.-Kyst. Sunda Strædet. Lampoeng Bugt. Oosthaven. Sejladsforskrift.*
 36/2146 *Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja Strædet. Forbudte Omraader. Oplysning om Fyrskibe. Sejladsforskrift. Advarsel.*
 36/2149 *Kina. Hongkong Anduvning. Sejladsforskrift.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1940
 2/101 *Danmark.* Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.
 2/102 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
 2/103 *Danmark.* Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.
 2/104 { *Danmark. Danske Farvande.* Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. *Færøerne.* Vejrmeldinger pr. Radiotelefon.
 2/105 *Danmark.* Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte Isberetninger.
 2/106 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresser: CQ.
 2/107 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.
 2/108 *Danmark.* Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.
 2/109 *Danmark.* Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande.
 2/110 *Danmark.* Nødmeldinger fra Skibe.
 2/111 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforringelser i danske Farvande.
 2/112 *Danmark.* Fælles Radio-Kaldesignal for danske Skibe.
 2/113 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrammer til danske Skibe.
 2/114 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
 2/115 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
 11/940 *Britiske* officielle Meddelelser til Handels- og Fiskerskibe pr. Radiotelefon.
 13/1048 *Forenede Stater i Nord-Amerika.* Oplysning om Flyvemaskiner i Neutralitets-Patrouille
 16/1237 *Atlantehavet.* Vejrobservationsstationer etableret.
 17/1315 *British Dominions.* Kolonier og *franske* Besiddelser. Advarsel angaaende Fyrbelysning.
 19/1410 *Østersøen* med Tilgangene dertil. *Engelske* Minofelter.
 19/1411 *Storbritannien.* Advarsel angaaende særlige Fyr.
 19/1412 }
 22/1527 } *Sverige.* Fyr slukket. Radiofyr ude af Virksomhed.
 28/1814 }
 20/1450 { *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.
 24/1614 }
 22/1521 *Danmark.* Sommertid. Oplysning om Tidssignal m. m.
 22/1522 *Danmark.* Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejls i *Øresund* m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.
 24/1618 *Tyskland.* Spærring af Havne og Flodmundinger.
 25/1662 *Sverige.* Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 26/1699 *Norge* S.-lige Del. Minefare. Advarsel.
 27/1754 *Sverige.* Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 27/1757 *Italien. Sicilianske Hav.* Farligt Omraade.
 29/1852 *Italien* W.-Kyst. *Messina* Stræde. Kontrolstationer oprettet. Sejlsforskrift.
 30/1885 *Tyskland.* Advarsler til Søfarende i Henhold til *Sceiwasserstrassenordning* § 17.
 32/1974 *Sverige* E.-Kyst. Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 34/2057 *Norge.* Indskrænkning i Fyrbelysningen. Advarsel.
 35/2104 *Norge.* Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejls fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 35/2105 *Italien* og Kolonier. Farlige Omraader. Sejlsforskrifter. Advarsel.
 37/2212 *Storbritannien.* *Kanalen* og *Biscaya Bugten.* Farlige Omraader.
 42/2443 *Sverige.* *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejls i *svensk* Kystfarvand.
 44/2534 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejls i *Tisted Bredning* mellem *Tisted Havn* og *Silstruphoved*.
 47/2637 *Danmark.* Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejls fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.

Se desuden Indholdsfortegnelse til E. f. S. Nr. 4-1940.

3. En rødmalet Tønde med cylindrisk, c. 2 m høj Topbetegnelse er udlagt paa *Kalkgrundet* Fyrskibs Plads paa $55^{\circ} 36',_{83}$ N. $12^{\circ} 53',_{42}$ E.
4. En rødmalet Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa $55^{\circ} 36',_{04}$ N. $12^{\circ} 51',_{88}$ E.
5. En rødmalet Tønde med cylindrisk, c. 2 m høj Topbetegnelse er udlagt paa *Oskarsgrundet* Fyrskibs Plads paa $55^{\circ} 35',_{52}$ N. $12^{\circ} 50',_{77}$ E.
6. En sortmalet Spidstønde er udlagt paa *Flintrännen* Lystøndes Plads paa $55^{\circ} 35',_{22}$ N. $12^{\circ} 50',_{06}$ E.
7. En rødmalet Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon er udlagt paa $55^{\circ} 34',_{51}$ N. $12^{\circ} 49',_{00}$ E.
8. En rødmalet Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa $55^{\circ} 33',_{50}$ N. $12^{\circ} 49',_{42}$ E.
9. Den sortmalede Stage med 1 Ballon paa $55^{\circ} 32',_{40}$ N. $12^{\circ} 50',_{85}$ E. er flyttet til $55^{\circ} 32',_{57}$ N. $12^{\circ} 49',_{41}$ E.
10. En rødmalet Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa $55^{\circ} 32',_{19}$ N. $12^{\circ} 49',_{43}$ E.
11. En rødmalet Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa $55^{\circ} 31',_{90}$ N. $12^{\circ} 49',_{30}$ E.
12. En sort- og hvidmalet Stage er udlagt paa $55^{\circ} 31',_{90}$ N. $12^{\circ} 49',_{18}$ E.
13. En sort- og hvidmalet Stage er udlagt paa $55^{\circ} 30',_{75}$ N. $12^{\circ} 48',_{68}$ E.
14. En rødmalet Stage med 3 opadvendte Koste er udlagt paa $55^{\circ} 30',_{70}$ N. $12^{\circ} 48',_{77}$ E.
15. Den sortmalede Stage med 1 Ballon og hvidt Bælte paa $55^{\circ} 30',_{25}$ N. $12^{\circ} 47',_{80}$ E., SE. for *Östra Lillgrund*, er flyttet til $55^{\circ} 30',_{18}$ N. $12^{\circ} 48',_{10}$ E.
16. En sort- og hvidmalet Stage er udlagt paa $55^{\circ} 29',_{90}$ N. $12^{\circ} 47',_{23}$ E.
17. Den rødmaledede Stage med 1 Ballon mellem 2 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 29',_{72}$ N. $12^{\circ} 47',_{42}$ E., NNW. for Grunden *Sporren*, er flyttet til $55^{\circ} 29',_{70}$ N. $12^{\circ} 47',_{10}$ E.
18. En rødmalet Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa $55^{\circ} 29',_{02}$ N. $12^{\circ} 46',_{17}$ E.
19. Den rødmaledede Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa $55^{\circ} 28',_{65}$ N. $12^{\circ} 45',_{50}$ E., W. for Grunden *Ramsan* er flyttet til $55^{\circ} 28',_{41}$ N. $12^{\circ} 45',_{55}$ E.
20. Den rødmaledede Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 27',_{50}$ N. $12^{\circ} 45',_{10}$ E., W. for *Viraggrund*, er flyttet til $55^{\circ} 27',_{61}$ N. $12^{\circ} 45',_{00}$ E.
21. Den rødmaledede Stage med 1 opadvendt Kost over 2 Balloner paa $55^{\circ} 26',_{22}$ N. $12^{\circ} 44',_{90}$ E., SW. for *Bredgrund*, er flyttet til $55^{\circ} 26',_{57}$ N. $12^{\circ} 44',_{35}$ E.
22. Den rødmaledede Stage med 3 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 22',_{92}$ N. $12^{\circ} 44',_{62}$ E., W. t. S. for Grunden *Ensten*, er flyttet til $55^{\circ} 22',_{99}$ N. $12^{\circ} 43',_{92}$ E.
(E. f. S. Nr. 2/47 og 41/2365 1940. Kort Nr. 133, 132, 130, 125 og 180.)
2632. Sverigo. Sundet. Brødgrund SW. Vrag fjernet.
(U. f. s. Nr. 43/2212. Stockholm 1940.)
Vragdelene, der laa sunket paa c. $55^{\circ} 26',_{7}$ N. $12^{\circ} 45',_{1}$ E., c. 2,5 Sm WSW. for *Bredgrund* Fyr, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 45/2560 1940.)
2633. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Lystønder midlertidigt inddraget.
Lys- og Klokketønderne *Skrams Flak* c. $55^{\circ} 01'$ N. $10^{\circ} 12'$ E. og *Knastegrund* samt Lystønderne *Knoldhjørne E.*, *Langetang Flak* og *Bjørnø N.* er midlertidigt inddraget.
2634. (T). Danmark. Lille-Bælt. Mommark NE. Lystønde midlertidigt inddraget.
Lystønden *Mommark NE.* paa c. $54^{\circ} 56'$ N. $10^{\circ} 03'$ E. er midlertidigt inddraget.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2635. Danmark. Kattegat. Fyns Hoved. Langø Hoved. Vrag fjernet.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/2003 1940 meddeles, at det deri omhandlede Vrag, der laa sunket paa $55^{\circ} 35'$ ($50''$) N. $10^{\circ} 36'$ ($16''$) E., er fjernet.
(E. f. S. Nr. 33/2003 1940.)

2636. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller. I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 6,1 m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 6,0 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,0 m, i *Svaneholm Løb*: 1,0 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 6,1 m over *Havrevlen* og 6,0 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. — 3,7 m.
- b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 3,5 m.
- c. 56° 42' (36") N. 8° 13' (30") E. — 2,8 m.

(E. f. S. Nr. 43/2406 1940.)

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

2637. Danmark. Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.

(Politimestrene i Frederikssund, Holbæk og Roskilde den 30/9 1940.)

I Forbindelse med Justitsministeriets Bekendtgørelse af 9. Maj 1940 om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads i *Øresund* m. v. (E. f. S. Nr. 22/1522 1940) bestemmes følgende angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*:

1. Intet Brugsfartøj maa fra *Isefjorden* sejle ud i *Kattegat* uden forinden at være kontrolleret af Politiet.

2. a) Kontrollen udøves af en i *Hundested* oprettet Politivagt, saaledes at Fartøjer under 20 Register-Tons Brutto inden Udsejlingen skal anløbe *Hundested Havn*, og

b) Fartøjer over 20 Register-Tons Brutto kontrolleres af et udfor *Hundested Havn* liggende Kontrollfartøj, hvis Anvisninger skal følges.

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

Hundested Havn: c. 55° 57',9 N. 11° 51',0 E.

(E. f. S. Nr. 22/1522 1940.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Kort eller Bog Nr. *Tyskland*:

R D. 55 Pommersche Bucht und Stettiner Hafl.

R D. 141 Gewässer um Rügen, Nördlicher Teil.

R D. 177 Botten Wiek, Südlicher Teil.

Tillæg.

I. Østersøen.

2638. Sverige. Sejløbet Häradskär-Stedsholmen. Nye Fyr tændt. Fast Sømærke fjernet.

(U. f. a. Nr. 44/2253. Stockholm 1940.)

Ved Sejløbet: *Häradskär—Stedsholmen* er nedennævnte nye Fyr tændt.

a) *Halsöklabb* Fyr paa $58^{\circ} 07',_{09}$ N. $16^{\circ} 52',_{62}$ E. paa Skæret *Halsöklabb*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: $12,5$ m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 107° til 347° .
2. Hvidt i — - 347° - 354° .
3. Rødt i Pejll. fra 354° til 107° .

b) *Ljusklabb* Fyr paa $58^{\circ} 05',_{02}$ N. $16^{\circ} 50',_{67}$ E. paa Skæret *Lilla Ljusklabb*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m . Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt, rundt Fyrhus af Beton paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 230° til 245° .
2. Hvidt i — - 245° - 248° .
3. Rødt i Pejll. fra 248° til 300° .
4. Grønt i — - 300° - 4° .

c) *Svarbådan* Fyr paa $58^{\circ} 05',_{40}$ N. $16^{\circ} 51',_{38}$ E. paa Skæret *Svarbådan*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s . Flammens Højde: $8,5$ m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Betontaarn paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 256° til 260° .
2. Hvidt i — - 260° - $263',_{15}$.
3. Rødt i — - $263',_{15}$ til 277° .
4. Grønt i Pejll. fra 277° til 350° .
5. Hvidt i — - 350° - 353° .
6. Rødt i — - 353° - 19° .

d) *Torrö nedre* Fyr paa $58^{\circ} 00',_{80}$ N. $16^{\circ} 48',_{11}$ E. paa Skæret *Beggskär*, NE. for *Torrö*. Fyret viser, overet med *Torrö övre* Fyr i Pejlling 222° , rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s , samt hvidt, uforstærket Lys i Pejlling fra 290° til 335° . Flammens Højde: $6,3$ m. Synsvidde: 9 Sm. Hvidt, rundt Fyrhus af Beton paa sort Sokkel.

e) *Torrö övre* Fyr paa $58^{\circ} 00',_{61}$ N. $16^{\circ} 48',_{08}$ E., paa *Torrö* S.-lige Del, 500 m 222° fra *Torrö nedre* Fyr. Fyret viser rødt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m . Flammens Højde: $15,5$ m. Synsvidde: 9 Sm. Hvid Fyrstolpe med en hvid, rektangulær Flade paa hvidt, rundt Betonhus paa sort Sokkel.

Torrö övre og *nedre* Fyr leder, holdt overet i Pejlling 222° , fra *Svarbådan* Fyrs S.-lige hvide Vinkel til *Torrö Stickskär* Fyrs N.-lige hvide Vinkel.

f) *Torrö Stickskär* Fyr paa $58^{\circ} 00',_{31}$ N. $16^{\circ} 49',_{05}$ E., paa Skæret *Stickskär*, 17 m SW. for *Stickskär* Varde. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s . Flammens Højde: $7,2$ m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Betontaarn paa hvid Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 355° til 16° .
2. Hvidt i — - 16° - 25° .
3. Rødt i — - 25° - 116° .
4. Grønt i Pejll. fra 116° til 175° .
5. Hvidt i — - 175° - 195° .
6. Rødt i — - 195° - 207° .

g) *Olsklabb* Fyr paa $57^{\circ} 58',_{26}$ N. $16^{\circ} 48',_{88}$ E. paa Braaddet *Norra Olsklabben*, der hidtil har været afmærket med en rød, fast Stage, som nu er inddraget. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s . Flammens Højde: 5 m. Synsvidde:

8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt, rundt Fyrhus af Beton paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejll. fra 271° til 106°.
2. Grønt i — - 106° - 139°.
3. Hvidt i Pejll. fra 139° til 167°.
4. Rødt i — - 167° - 184°.

h) *Gråskärshäll* Fyr paa 57° 58',⁰⁰ N. 16° 49',¹⁹ E., paa et Skær NW. for *Gråskär*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 3 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus af Jern paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 315° til 359',⁵.
2. Hvidt i — - 359',⁵ til 1°.
3. Rødt i — - 1° til 5°.
4. Grønt i Pejll. fra 5° til 48°.
5. Hvidt i — - 159° - 195°.

i) *Jungfruskär* Fyr paa 57° 57',⁴⁸ N. 16° 49',²¹ E., paa W.-Siden af et Skær SW. for *Jungfruskär* ved *Jungfrusund*, 1000 m 178',⁵ fra *Gråskärshäll* Fyr. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink hver 1^m. Flammens Højde: 10,7 m. Synsvidde: 11 Sm i Pejlling 178',⁵, iøvrigt: 7 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrpæl med hvid, rektangulær Flade paa hvidt, rundt Betonhus paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 342° til 2°.
2. Hvidt i — - 2° - 8',⁵.
3. Rødt i Pejll. fra 8',⁵ til 90°.
4. Hvidt i — - 90° til 189°.

Jungfruskär og *Gråskärshäll* Fyr leder, holdt overet i Pejlling 178',⁵, fra *Olsklabb* Fyrs hvide Vinkel til *Torskklabb* Fyrs NE.-lige hvide Vinkel.

Paa *Jungfruholmen*, 80 m NW. for *Jungfruskär* Fyr er paa 57° 57',⁴⁸ N. 16° 49',⁵ E. opført en hvid Varde paa sort Sokkel. Varden er forsynet med Reflektor for at kunne genspejle dels Lyset fra *Jungfruskär* Fyr, dels Lys fra forbigående Skibe.

j) *Ålgårdsudde* Fyr paa 57° 58',⁶⁷ N. 16° 49',¹¹ E., paa den E.-ligste Pynt af et Skær E. for *Ålgårdsudde* paa *Stora Askö*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hver 1^m. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvidt, rundt Betonhus paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra Land til 7°.
2. Hvidt i — - 7° til 10',⁵.
3. Rødt i Pejll. fra 10',⁵ til 20°.

k) *Torskklabb* Fyr paa 57° 58',²⁸ N. 16° 48',⁸⁸ E., paa Skæret *Torskklabb* SE. for *Stora Askö*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for hvidt Lys. Hvidt Fyrhus af Jern paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 181° til 203°.
2. Hvidt i — - 203° - 230°.
3. Rødt i — - 230° - 307°.
4. Grønt i Pejll. fra 307° til 340°.
5. Hvidt i — - 340° - 344°.
6. Rødt i — - 344° - 4°.

l) *Prickhällan* Fyr paa 57° 56',⁶⁵ N. 16° 49',³⁰ E. paa et lille Skær NW. for *Värskär*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 5,8 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Beton-taarn paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 47° til 143°.
2. Hvidt i — - 143° - 155°.
3. Rødt i — - 155° - 254°.
- Grønt i Pejll. fra 254° til 357',⁵.
- Hvidt i — - 357',⁵ til 1°.
- Rødt i — - 1° til 47°.

m) *Fören* Fyr paa 57° 54',³⁵ N. 16° 48',⁶⁸ E., paa Skæret *Fören*, N. for *Stora Grindö*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 5,7 m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt, rundt Betonhus paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejll. fra 80° til 144°.
2. Grønt i — - 144° - 205°.
3. Hvidt i Pejll. fra 205° til 210°.
4. Rødt i — - 210° - 231°.

n) *Alen* Fyr paa 57° 54',⁴⁵ N. 16° 48',⁸⁷ E., paa Skæret *Alen*, SE. for *Vindåsen*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt, rundt Betonhus paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 74° til 86°,5.
2. Hvidt i — - 86°,5 til 92°.
3. Rødt i Pejll. fra 92° til 224°.

o) *Trädskär* Fyr paa 57° 54',15 N. 16° 49',13 E., paa *Øen Trädskär*. Fyret viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s. Flammens Højde: 17,5 m. Synsvide: 9 Sm. Hvidt Betontaarn paa sort Sokkel. Fyret lyser i Pejlling fra 68° til 178°. *Trädskär* og *Alen* Fyr leder, holdt overet i Pejlling 87°, fra *Fören* Fyrs hvide Vinkel til *Grindö* Fyrs hvide Vinkel.

p) *Grindö* Fyr paa 57° 54',33 N. 16° 47',83 E., paa *Lilla Grindö* NW.-Pynt. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 9 Sm. Synsvide: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvid Fyrepæl paa hvidt, rundt Fyrhus paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 12° til 30°.
2. Hvidt i — - 30° - 210°.
3. Rødt i Pejll. fra 210° til 254°.
4. Grønt i — - 254° - 277°.

q) *Järnklint* Fyr paa 57° 33',16 N. 16° 48',70 E., paa W.-Pynten af Skæret *Järnklint*, S. for *Stora Grindö*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus af Jern paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 7° til 20°,5
2. Hvidt i — - 20°,5 - 48°.
3. Rødt i — - 48° - 90°.
4. Grønt i Pejll. fra 90° til 142°.
5. Hvidt i — - 142° - 145°.
6. Rødt i — - 145° - 180°.

r) *Torröudd* Fyr paa 57° 53',04 N. 16° 48',37 E., paa et Skær E. for *Torrö*, S. for *Stora Grindö*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvid Fyrepæl paa hvidt, rundt Betonhus paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 181° til 194°.
2. Hvidt i — - 194° - 207°.
3. Rødt i Pejll. fra 207° til 14°.

s) *Hommelskär* Fyr paa 57° 52',84 N. 16° 48',12 E., paa *Inre Hommelskär* W.-Pynt. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 4,6 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 311° til 332°.
2. Hvidt i — - 332° - 343°.
3. Rødt i — - 343° - 86°.
4. Grønt i Pejll. fra 86° til 187°.
5. Hvidt i — - 187° - 189°.
6. Rødt i — - 189° - 207°.

Torröudd og *Hommelskär* Fyr leder, holdt overet i Pejlling 353°, gennem den afmærkede Rende mellem *Finnhällan* og *Ledklabben* fra *Finnhällan* Fyrs N.-lige hvide Vinkel til dets S.-lige hvide Vinkel.

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

2639. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Rev. Sømærke forsvundet. *Omø Rev* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa 55° 11' (04') N. 11° 11' (15") E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

2640. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Uddybningsmaskine og Pram sunket.

En Uddybningsmaskine er sunket ved W.-Kanten af *Svovlsyrekajen*. c. 70 m SW. for Maskinen er sunket en Mudderpram. Maskinen og Prammen ligger farlig for Sejladsen til E.-lige Havn.

c. 55° 40',4 N. 11° 05',6 E.

Ekstra-Tillæg.

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

2641. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser den 7. og 8. November 1940. Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 2/60 1940.

Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. $55^{\circ} 10'_{,6}$ N. $9^{\circ} 38'_{,8}$ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2642. Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr NE. t. N. $\frac{1}{2}$ N. Vrag rapporteret.

Et Vrag er rapporteret sunket paa omtrentlig Plads c. $56^{\circ} 36'_{,5}$ N. $11^{\circ} 07'_{,5}$ E., c. 11,5 Sm. 27° fra *Fornæs Fyr*. Vraget vil blive eftersøgt og afmærket.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

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

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- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT
WERK FRIEDRICHSORT



+ DANSKE HAVNE +

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—0,5 m. Ved Langeliniekanalen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvøbod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gaasværkshavnen 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 + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lømpning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sælskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Køl og Baad for beholdvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Løsning og Lædning. I Frihavnen beserges Løsning og Lædning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,900 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, 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), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Hurmeister & 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 Graadysbarren er der i fuld Broddo 7,5 m og i Fyrlinien 6,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Flislerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybgaende 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 højst 300 Kr. (alt med et Tillæg af for Tiden 40 pCt.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Løsning og Lædning: Løsning og Lædning beserges af berøvrønde Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibereparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sælskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor bele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østlige Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift: Fartøjer for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Olliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Løsning og Lædning forstages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker 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 6,8 til 7,8 m. Havneafgift: Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. beholdvis 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 Olliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet -Lappegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastp. 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: 1 Havning 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Løsning og Lædning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjelles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for beholdvis Inden- og udenbys Fartøjer, de tilvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med beholdvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med beholdvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 Ind. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sælsk. 24 Øre, Sælsk. med Hjælpekrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, uformod. Ingen Lodstaf., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsning og Lædning beserges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor bele Havnen rundt, Kølhallingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 13 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se 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. bver Gang Slangor benyttes. Løsnings- og Læsningsomkostn. efter moderat Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 46

TORS DAG 14. NOVEMBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Præsident Roosevelts Genvalg vil utvivlsomt medføre, at den amerikanske Udenrigspolitik, der, som Roosevelts fremhævede det gentagne Gange under Valgkampagnen, gaar ud paa at yde den størst mulige materielle Hjælp til England, vil blive fortsat og maaske yderligere udvidet ved en Revision af den amerikanske Neutralitetslov, saaledes at ogsaa amerikansk Tonnage kan deltage i Transporten af Krigsmateriel til England. Hvad Fremtiden vil bringe, er det naturligvis umuligt at profetere noget om, men een Ting er sikker, nemlig, at U. S. A.'s Udenrigspolitik vil være i Stand til, i Kraft af de amerikanske materielle og økonomiske Resourcer, der ikke overgaas af noget andet Lands, at sætte et afgørende Præg paa den politiske Udvikling og derigennem paa de Vilkaar, der kan forventes at blive Skibsfarten til Del saavel i den nærmeste Fremtid som senere.

Iøvrigt fortsættes Sænkningerne af engelsk og af engelsk-kontrolleret Tonnage, men Forskellen mellem de Tab, Englænderne rapporterer at have lidt, og de Sænkninger af Tonnage Tyskerne paastaar at have foretaget, er stadig urimelig stor, og det er derfor vanskeligt at danne sig noget nøjagtigt Billede af, hvad Tonnagetabet virkelig betyder for England og derigennem for Udviklingen paa Fragtmarkedet.

Om de kurante Markeder er der iøvrigt ikke meget nyt at meddele. I de frie Trades er det mest dominerende Træk stadig den stærke Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra praktisk talt alle Jordens Ertsafskibningscentre til Amerika. I visse af disse Trades har Befragterne været nødt til at betale noget højere Rater. F. Eks. sluttedes Forindien/USNH. til \$16.75, og Durban/USNH. til \$9.50, hvilket er en Stigning paa henholdsvis \$1.25 og \$1.—. Fra Rio sluttedes et Skib til USNH. til \$4.25, og for Philippinerne/USNH. rapporteres Raten at være \$10.50 for Erts, hvorimod der søges Tonnage for Sukker til \$14.—. Fra Hampton Roads til Sydamerika er Kulraterne nominelt uforandrede.

Om de engelske Befragtningsoperationer er Oplysningerne stadig sparsomme. Fra New York kommer Meddelelse om, at de engelske Regeringsrater generelt skulde være forhøjede med 15 pCt., men nogen officiel engelsk Bekræftelse herpaa foreligger endnu ikke.

Paa vore hjemlige Markeder er Beskæftigelsesmulighederne stadig gode, og den sig nærmende Vinter synes at have gjort en hel Del Befragtere nervøse for, at de ikke faar deres Varer afskibede, førend Isen lukker de forskellige Havne. I Trælastfarten fra Nordsverige til Tyskland har der fundet en væsentlig Forhøjelse i Raterne Sted, og ogsaa i andre Trades gør der sig en fastere Tone gældende. Trælastfarten fra Finland til Danmark ligger nu mellem Kr. 130 og Kr. 145 afhængig af Lastehavn, Størrelse o. s. v. — I Kul- og Koksarten mellem Tyskland og Danmark er der ikke større Forandringer. —

ENGROSPRISTALLET

Engrospristallet for Oktober er udregnet til 185, hvilket er 3 Points mere end for September og 75 Points mere end for August i Fjor — den sidste Maa- ned, før Krigen udbrod. For Oktober i Fjor var Tallet 132.

Bortset fra vegetabiliske Levnedsmidler, der fra September til Oktober er gaaet 3 Points ned, viser alle Varegrupper Stigning: Animalske Levnedsmidler er steget 9 Points, Foderstoffer 3, Gødningsstoffer 4. Brændsel og mineralske Olier 8, Jern, Metaller og Varer deraf 1, Bygningsmaterialer undtagen Træ 1, Træ og Papir 3, Tekstil og Konfektion 2, Huder, Læder og Skotøj 2 og kemisk-tekniske Varer 3 Points.

En Gruppering efter Raavarer og Halvfabrikata og Færdigvarer samt Import-, Eksport- og Hjemmemarkedsvare viser for Raavarer og Halvfabrikata en Stigning paa 3 Points fra September til Oktober, for Færdigvarer en Stigning paa 3, for Importvarer en Stigning paa 4, for Eksportvarer en Stigning paa 17 og for Hjemmemarkedsvare en Stigning paa 2 Points.

Denne Udregning er foretaget med 1935 som Grundlag. En Beregning med 1913 som Basis giver for Oktober i Aar følgende Tal: Landbrugsvarer 205 (deraf vegetabiliske 182, animalske 232), Foderstoffer 226, Gødningsstoffer 152, og Industrivarer 286 (deraf Raavarer og Halvfabrikata 328 og Færdigvarer 263). Samtlige Varer under eet: 238.

SKIBSFARTENS FREMTIDSOPGAVER

Der har i det tyske Tidsskrift »Wirtschaftsdienst« været offentliggjort en Række Artikler om Norges fremtidige Stilling og her kommer Bladet ogsaa ind paa Problemet Norges Skibsfart.

Det erkendes, at Krigen og Afspærringen for Norges Vedkommende maatte rejse en Række alvorlige Problemer, men — siges det — paa længere Sigt vilde disse Problemer alligevel have meldt sig, fordi den store norske Handelsflaade ikke har været et organisk Led i Norges nationale Husholdning, men har arbejdet i andre Landes Tjeneste. Med de stigende Selvforsyning-Tendenser har dette været en Fare for Norge, og en anden Fare er den mere og mere indskrænkede Verdenshandel, der er en Følge af Liberalismens Sammenbrud.

Ganske vist er der ingen Tvivl om, at der vedblivende vil være en betydelig Verdenshandel, men Vilkaarene vil ikke være de samme som tidligere. Forfatteren tænker her specielt paa Betalingsforholdene. Den fri Valuta vil næppe kunne genoptages i en overskuelig Fremtid, og man maa da regne med, at de internationale Betalinger vil blive underkastet særlige Restriktioner. Selv om man udvider Clearingen, saaledes at den bliver flersidig, skal der alligevel være Balance i Bytteforbindelserne.

Det vil faa ganske særlig Betydning for et Land som Norge, og det vil derfor være paakrævet, at det i Tide tilpasser sig til det nye Verdenshandels-System. Nærmere bestemt vil dette sige, at

den norske Skibsfart som Led af den norske Nationalhusholdning maa søge Tilslutning til en Magtgruppe, som kan sikre dens Eksistens i Fremtiden.

Den Magtgruppe, der tænkes paa, er naturligvis det af Tyskland ledede Europa, men dette har saa mange Forbindelser til alle Sider, at det efter nærmere Aftale vil kunne give den norske Handelsflaade passende Beskæftigelse, og den norske Skibsfart vil saaledes finde et Virkeomraade, som vil gøre det muligt for Norge at opretholde sin Import fra det europæiske Kontinent.

Tiden er ikke inde til Kommentarer til disse Udtalelser, men det er i alle Tilfælde en nøjagtig betegnet Opgave.

DEN DANSKE KRONES STILLING

Fra forskellige Sider er man begyndt paany at drøfte den danske Kronens Stilling. Det vil erindres at i Tiden umiddelbart efter 9. April var der lange Rigsdagsdebatter om Kronens Forhold til Sterling med Krav fra visse Landbrugskreise om en Krone-sænkning overfor Sterling.

Noget Krone-Sterling-Problem foreligger ikke i Dag. De Overvejelser, som for Tiden finder Sted i national-økonomiske Krese, er en Kronchævning overfor den tyske Mark.

Saa totalt ændret er Danmarks valutamæssige Situation blevet paa et halvt Aar.

Spørgsmaalet om Formaalstjenligheden af at ændre Forholdet mellem Krone og Mark skal sikkert være Genstand for nøjere Overvejelse, inden det er afklaret til bestemte Slutninger.

Som det handelsmæssige Samkvem former sig, har Danmark stort set i Dag et Marked at handle med: det tyske. Som Forholdene har artet sig, har vi i Følge Nationalbankens sidste Beretning et netto Clearings-Tilgodehavende paa omtrent 400 Mill. Kr. Havde Valutamarkedet været frit, vilde en saadan Udvikling have ført til, at Marken var faldet i Værdi i Forhold til Kronen. Men Markedet er ikke frit, og Realiteten er, at det indbyrdes Forhold er: 1 Mark lige med 2,07 Kr.

Dette Forhold, som i og for sig ikke begrundes ved en tilsvarende Forskel i de to Landes Prisniveau — man kan saaledes i Tyskland ikke købe samme Vare-mængde for 1 Mark som i Danmark for 2 Kr. — er i allervæsentligste Grad bestemmende for Prisstigningerne paa det indenlandske Forbrug. Det er Ind- og Udførselspriserne, som skaber Prisniveauet. Naar f. Eks. 1 kg Smør betales med 2 Mark, er den danske Pris 4,14 Kr., og alt, hvad vi indfører af Kul, Jern og andre Raastoffer, betales ligeledes med godt og vel det dobbelte i Kroner af Prisen i Mark. Naar dertil kommer, at Indførslen ikke holder Trit med Udførslen, hvorved Tilgodehavender vokser og yderligere vil stige, saafremt f. Eks. Udførselsvarerne fortsat bliver Genstand for en Prisbevægelse opad, som atter paavirker Landets hele indre Prisniveau, er man inde paa en inflatorisk Glidebane.

Det er derfor naturligt, for ikke at sige uomgængeligt nødvendigt, at hele Problemet gøres til Genstand for en nationaløkonomisk Analyse. Det er let at se, at saafremt den danske Krone og den tyske Mark placeredes i det mere udlignende indbyrdes Forhold vilde dette saavel overfor Clearingen som for Ind- og Udførselsvarerne bremse op for Tilgodehavender og Priser paa en Maade, der vil modvirke de inflatoriske Tendenser og samtidig stabilisere Prisniveauet. Raavarerne, der indføres, falder i Pris, og billiggør Produktionen, sandsynligvis med beskæftigelsesmæssige Fordele, men til Gengæld er Reversen naturligvis den, at Udførselsvarerne hjembringer prismæssigt tilsvarende færre Antal Kroner.

Dette er naturligvis et springende Punkt for ikke at sige den store Vanskelighed, naar Landet i saa høj Grad er et eksporterende Land. Men Problemerne slutter ikke hermed; de maa videreføres til at se den Kendsgerning i Øjnene, at Faren for Inflation staar i nøje Forbindelse med, hvad Udførslen overstiger Indførslen. Saa vanskelig, saa indviklet og unaturligt er de handelsmæssige og økonomiske Problemer indfiltrede i hinanden paa en næsten uløselig Maade.

Men det nytter naturligvis ikke at give op og lade Udviklingen gaa sin skrøve Gang uden Kontrol. Hvorledes Forholdene lader sig ordne, maa blive Regeringens Sag i Forbindelse med Erhvervene. Blot kan i Øjeblikket siges saa meget, at paa et eller andet Tidspunkt, der næppe ligger ude i en fjern Fremtid, maa disse Spørgsmaal tages op til fordoinsfri Overvejelse og Løsning. Og det maa tilføjes, at overfor Faren

maa mange Hensyn, hvor berettigede de end kan forekomme, vige til Fordel for Helhedens Vel.

NORGES UDENRIGSHANDEL

I Aarbogen »Norges Handel 1939« som nu foreligger er Værdien af Indførslen i 1939 opgjort til 1.366.230.000 Kroner og Udførslen til 807.548.000 Kr. Værdien af Indførslen steg med 174 Mill. Kr. mod Aaret før. Det er den højeste Indførsel, Norge har haft siden 1925. Udførselsværdien er kun gaaet 21 Mill. Kr. op, den er 16 Mill. Kr. lavere end i 1937. Indførselsoverskuddet var 559 Mill. Kr. eller 69 pCt.

Man skal helt tilbage til 1931 for at faa et højere Tal; det var dengang 85 pCt. I 1916—20 var det 117 pCt. Indførslen var altsaa mere end dobbelt saa stor som Udførslen. For 1940 vil alle Tallene vise ganske anderledes katastrofale Forandringer udtales det.

Størst samlet Udførselsværdi havde Papirindustrien med 173 Mill. Kr.; derefter kom Fiskeriproduktionen med 167 Millioner, Mineraler og Metaller (Halv- eller Helfabrikata) 161 Millioner, uforandrede Mineraler 58 Millioner og »andre Industrigræne« 169 Mill. Kr.

Indførselsvolumet for hele 1939 steg med 16 pCt. i Forhold til 1938; Stigningen var størst i de sidste Maaneder — for Tiden Januar—August var Stigningen 10 pCt., for September—December 29 pCt.

Af Udførselens Stigning paa 9 Points i Forhold til 1938 faldt den største Del derimod paa de første Maaneder, som ligger 12 pCt. over samme Periode i 1938. I Krigsmaanederne er der kun en Opgang paa 2 pCt. fra 1938.

NYT FRA ØSTEN

Første Halvaar af 1940 viser det sig, at den amerikanske Skibsfart paa Shanghai er tiltaget ganske betydeligt, saaledes at disse Skibe nu staar som Nummer 1 med Anløb af denne Havn. Aarsagen hertil er, at Amerikanerne har overtaget en stor Del af den Trafik, der tidligere blev besørget af europæiske Nationers Skibe, og Japanerne kommer derfor som Nr. 2 i Rækken af Skibsanløb paa Shanghai.

Det store japanske Rederi Nippon Yusen Kaisha, der opretholdt regelmæssig Rute-fart mellem Japan—Kina og europæiske Havne, men som siden Krigens Udbrud har benyttet Lissabon som sidste europæiske Anløbshavn, har nu ogsaa indstillet Farten paa Europa. Passagerfarten og Godstrafikken er dermed afbrudt, da de fire Skibe, som anvendtes i Ruten, nemlig »Hakozaki Maru«, »Durban Maru«, »Harkome Maru« og »Husimi Maru«, har indstillet Sejladsen, og to af Skibene, der var paa Vej mod Europa, er kaldt tilbage til japansk Havn.

RUMÆNIENS OLIEPRODUKTION

Rumæniens Olieproduktion udgjorde i September 450,000 Tons mod 539,261 i samme Maaned f. A., altsaa en væsentlig Nedgang. Produktionen androg i Tiden Januar—September ca. 4,535,000 Tons mod 4,685,265 Tons i de tilsvarende Maaneder f. A., og Boringerne 189,000 m mod 191,877 m i samme Tidsrum f. A.

Den rumænske Regering har truffet forskellige Foranstaltninger til Modarbejdelse af den stadige Nedgang i Produktionen, der i særlig Grad skal være forekommet i forskellige Selskaber med udenlandsk Kapital. Regeringen har saaledes tilforordnet de 7 største Selskaber med fremmed Kapital »Specialkommissærer«, der bl. a. skal have Opsyn med Produktionen. samt indført strenge Straffebestemmelser for Sabotage af enhver Art.

THAILANDS HANDELSFLAADE

Thailands Regering købte for nogle Uger siden Dampskibsselskabet »Thai«s og Flodskibsfartsselskabet »Thai«s Skibe og Organisationsapparat. Det første Selskab drev Kystfart mellem Thailand, Malajstaterne og Indo-Kina, og det sidste var det største

Flodskibsfartsselskab paa Menam-Floden. Nu har Regeringen skabt en Højsøflaade, der sejler under thailandsk Flag, hvilket ikke tidligere har vist sine Farver paa Verdenshavene. Det nystiftede »Thai Havskibsfartsselskab« har købt to Fragtskibe paa hver 2500 Tons og et paa 3500 Tons i U. S. A.

De to første er allerede ankommet til Bangkok og vil i Løbet af November med thailandsk Besætning blive sat i Gang med at sejle Ris til Cuba. Desuden har Selskabet købt endnu en Fragtdamper paa 5500 Tons i Melbourne, hvorfra den i indeværende Maa- ned afsejler til Bangkok under thailandsk Flag. Det er Hensigten inden længe at oprette en regelmæssig Rute- fart mellem Bangkok og U. S. A.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Grønlands Styrelses Motorgalease »Louise« forlist

Fra Landsfogden i Sydgrønland har Grønlands Styrelse modtaget Meddelelse om, at Motorgaleasen »Louise« af Frederikshaab i Slutningen af Septemher Maa- ned grundstødte og sank paa Trebrødre. Skibet blev imidlertid efter hævet og indbjærget til Kolonien Godthaab, hvor det blev underkastet en foreløbig Udbedring, saaledes at det kunde fortsætte Rejsen til Skibsværftet i Kolonien Holsteinborg, hvor det skulde ophales paa Bedding for endelig Istand- sættelse.

Den 23. September afgik »Louise« fra Sukkertoppen paa den sidste Etape af sin Rejse til Holsteinborg. Siden nævnte Dato har man savnet Efterretning om Skibets Skæbne, og det maa nu betragtes som forlist og hele Besætningen omkommet, antagelig ud for Agpamiut. Der var ingen Passagerer ombord.

Da der en Uge efter Afgangen fandtes Anledning til Bekymring for Skibet, idet Vejret den 23. September efter Skibets Afgang fra Sukkertoppen havde forandret sig til Storm, blev der den 30. September fra Landsfogedembedet givet Kolonierne Sukkertoppen og Holsteinborg Ordre til øjeblikkelig Eftersøgning med Motorbaade fra begge Kolonier, og da den første Eftersøgning var resultatløs, blev der den 4. Oktober beordret Eftersøgning fra begge de nævnte Kolonier ved Hjælp af Skonnerter, Motorbaade og Kajakker, idet alle disponible Midler beordredes anvendt, samtidig blev søgaaende Eftersøgning foretaget paa grundig Maade ved Hjælp af Skib.

Fra den 12. Oktober har Eftersøgningen været reduceret til en enkelt Motorbaadspatrouille fra hver af de nævnte Kolonier.

Den 29. Oktober indstilledes Eftersøgningen, da en Fort- sættelse maatte betragtes som formaalsløs. Besætningen bestod af 5 Grønlandere, nemlig Føreren *Elias Møller*, Maskinpasser *Adolf Hansen* og Dæksfolkene *Soren Kleist*, *Emanuel Steffensen* og *Nikolai Hansen*.

Motorgaleasen »Louise«, der tilhørte Grønlandske Sty- relse, var paa 32 Netto Reg. Tons og hjemmehørende i Kolonien Frederikshaab.

Fortsat Støtte til Olie og Assurance

Som bekendt har der af Statskassens Midler været be- vilget Fiskerne et Tilskud til den abnormt dyre Smørcolie. ligesom Staten har betalt den Fiskerne ved Lov paalagte Krigsforsikringspræmie for deres Fartøjer. Loven er nu forlænget for et Aar, dog — da Fiskeriet paa sine Steder i Aar har været godt — kun gældende for Fiskere, hvis Indkomst i Aar indtil 1. Oktober ikke har oversteg 3000 Kr.

Fiskere, der søger Tilskud til Brændselolie, kan herefter overfor Fiskerikontrollen fremsætte en paa Tro og Love udstedt Erklæring om deres Indkomst. Angaaende Krigs- forsikringen kan Fiskere afvente Optrævningen, og hvis deres Indtægt ikke har overskredet det anførte Beløb, kan de i Stedet for Præmien fremsende den forlangte Erklæ- ring.

Norsk Damper krigsforlist

Den norske Damper »Cubano«, der tilhørte Wilhelmsens Rederi i Tønsberg, er ifølge Telegram til Rederiet krigs- forlist. Skibet, der i 1921 var bygget i Sunderland, var paa 8400 Tons d.w.

Tarifprisen i Åbo

The Association of Finnish Stevedores meddeler sin Repræsentant i København, Jørgen A. Rasmussen, at paa Grund af Arbejdslønnens Forhøjelse for Stuveriarbejdere fra og med 15. November i Åbo og Distrikter har man fundet det nødvendigt samme Sted at vedtage en For- højelse af 1939 Tarifpriserne med 10 pCt. Denne For- højelse, som træder i Kraft den 17. November, berører ikke »Rundvirkelastninger«.

SCHWEIZ PAANY UDEN FLAADE

Som bekendt sluttede Schweiz lige før Grækenland Skom med i Krigen Aftaler med en græsk Damper som skulde føre schweiziske Varer til U. S. A. over Genua. Nu meddeles officielt fra Basel, at »som Følge af de indtraadte Begivenheder kan der for Ti- den ikke træffes nogen Bestemmelser angaaende vore tidsbefragtede Skibe som alle er af græsk Nationalitet. Vi arbejder imidlertid paa at skaffe en Løsning, som gør det muligt at udføre vort Forehavende. Yder- ligere Meddelelse vil følge naar man har faaet et endeligt Resultat af Navicertforhandlingerne i Lon- don.

Dampskibsselskabet »Neptun«, Bremen

Ved den ekstraordinære Generalforsamling i Dampskibs- selskabet »Neptun«, Bremen, har man vedtaget at for- høje Aktiekapitalen med 4 Mill. til 7 Mill. Rmk. ved Udbud af Aktier, der er dividendeberettigede fra 1. Juli 1940, til Kurs mindst 114 pCt. Formanden, Direktør Her- mann Helmsen, oplyste, at Selskabets Kapital i de senere Aar havde været for lille i Forhold til de store Udvidelser, der havde fundet Sted, og heller ikke mere stod i For- hold til Selskabets Flaade. Nybygningsprogrammet havde i de seneste Aar hovedsagelig været finansieret af de lø- bende Fraglindtægter. Desuden havde man naturligvis ogsaa maattet optage Laan og havde været opmærksom paa ved gunstig Lejlighed at dække disse ved en Kapital- forøgelse. Det egnede Tidspunkt hertil havde man fundet nu. De nye Aktier overdrages til et Konsortium, der har forpligtet sig til at tilbyde de gamle Aktionærer 2 Mill. Rmk. Aktier til Kurs 114. De øvrige 2 Mill. Rmk., der udhydes fortrinvis til Kredse, som staar Selskabet nær, betales med en betydelig højere Kurs, og den indvundne Agio tilføres Selskabets Reservefonds.

Sø- og Handelsretsdom

Søfyrbøder *Holger Olsen* havde ved Sø- og Handelsret- ten krævet D. F. D. S. dømt til at efterbetale 903 Kr. i Hyre for Tiden fra 15. Maj til 3. September i Aar.

Olsen var forhyret med et af D. F. D. S.' Skibe, der i Maj blev overtaget af en mod Tyskland krigsførende Magt. Han blev derefter sendt i Fangelejr, hvorfra han slap fri den 16. August og blev hjemsendt med Ankomst til Kø- benhavn den 3. September. D. F. D. S. vilde kun betale Hyren fra Befrielsen den 16. August til Hjemkomsten den 3. Septemher. Sø- og Handelsretten siger:

— Retten maa i Mangel af klar Lovhjemmel for det modsatte anse det for naturligt, at Olsen selv bærer Ri- sikoene ved de uden Skyld fra de Sagsøgte Side af frem- mede Myndigheder overfor ham foretagne ekstraordinære Indgreb i hans personlige Frihed. D. F. D. S. blev der- efter dømt til at betale de tilbudte 137 Kr.

Sagens Omkostninger blev ophævet.

Dommen er afgørende for et stort Antal danske Sø- mænd, som kom hjem samtidig.

I en lignende Sag havde Søfyrbøder *Emil Petersen* kræ- vet D. F. D. S. dømt til at efterbetale 417 Kr. i Hyre. Pe- tersen var forhyret med et af Selskabets Skibe, der efter 9. April paa tilsvarende Maade blev rekvireret af en krigsførende Magt, og som kort efter blev minesprængt i Kanalen. Besætningen reddede sig i Land, men blev interneret i forskellige Fangelejr til 16. August og kom hjem til Danmark den 3. September. D. F. D. S. havde i Forvejen betalt ham 2 Maaneders Hyre efter Damperens Forlis og vilde nu kun betale 137 Kr. for Tiden fra Be- frielsen 16. August til Hjemkomsten 3. September.

Sø- og Handelsretten fandt ikke Hjemmel til at tilkende ham mere end det af Selskabet tilbudte Beløb, og D. F. D. S. dømedes til at betale 137 Kr. Sagens Omkostninger ophævedes.

Redningsmanden fra »Titanic« død

Kaptajnen paa Damperen »Carpathia«, Sir Arthur Ror- strom, der reddede over 700 Mennesker ved »Titanic«-Ka- tastrofen i Atlanterhavet den 14. April 1912, er død i England, 71 Aar gammel.

Kaptajn Rörstrom var født i Skaane, og hans svenske Navn var Rörström. Som ung indtraadte han i et eng- elske Rederi og var lige blevet udnævnt til »Carpathia«s Kaptajn, da han under »Titanic«-Katastrofen fik Lejlighed til at vise sine fremragende Sømandsegenskaber.

Trods sin svenske Nationalitet blev han efter Rednings- daaden optaget i den engelske Adelsstand som Sir Arthur Rörstrom, og efter Verdenskrigen blev han Kaptajn paa Kæmpedamperen »Mauretania«.

Spaniens Fiskerflaade

Spanien venter i Løbet af næste Aar at være i Besiddelse af Verdens største Fiskerflaade. Den bestaar for Tiden af 40,559 Fartøjer paa 195,161 Tons til en samlet Værdi af 147,5 Mill. Pesetas. Den samlede Fiskerbefolkning er paa 165,041 Mand. I den forløbne Del af 1940 er der tilgaaet den spanske Fiskerflaade 683 Fartøjer, der er bygget eller er under Bygning, hvoraf 23 paa 100 Tons og derover.

Den spanske Fiskeindustri har sine Hovedbaser i Pasajes, El Ferrol, Vigo og Santander. I Spanien vil man i den kommende Tid paabegynde Arbejdet med at tørre Fisk for derved at overflødigøre Importen af Klipfisk, der hovedsagelig er indført fra Island og Norge.

Dampskibsselskabet Gloria og Krigsforsikringen

Til Sø- og Handelsretten er der indgivet Konkursbegæring mod Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Gloria« af Krigsforsikringen for danske Skibe. Aarsagen til dette Skridt fra Krigsforsikringens Side er, meddeler Selskabet, en Uoverensstemmelse angaaende de af Forsikringen beregnede Præmier for Selskabets tre Skibe, der siden 1938 har sejlet i Fart paa Nordamerikas Vestkyst og Panama.

Dampskibsselskabet »Gloria« blev stiftet for et Par Aar siden, efter at have erhvervet Dampnerne »Vitus Bering«, »Peter Lassen« og »Knud Rasmussen«, der hver er paa 3.086 Netto Register Tons. Selskabets administrerende Direktør er Direktør *Albert Jensen* og Bestyrelsen bestaar af Højesteretsadvokat *Geo. K. Schiørring*, Kaptajn *S. J. Siemssen* og Kontorchef *C. Jantzen*. Aktiekapitalen, som Skibenes Værdi formentlig langt overstiger, er paa 1,5 Mill. Kr.

Ung Dansker død i Fransk Marokko

En dygtig, ung Dansker, den 30-aarige *Børge Clausen*, er ifølge Meddelelse fra det danske Konsulat i Casablanca død paa Hospitalet dernede.

Børge Clausen var et Sprogtalent og blev efter Uddannelse paa et Skibsmæglerkontor i Svendborg Korrespondent for D. F. D. S.s Filial i Antwerpen. I 1930 blev han Konsulatsekretær i Firmaet *Kjærsgaard & Co.*, hvis Chef i et Brev til den unge Clausens Forældre giver ham det smukkeste Vidnesbyrd.

Finsk-belgisk Varebytte

Vare- og Betalingsoverenskomsten samt Handelstrafikken mellem Belgien og Finland er i indskrænket Grad blevet genoptaget paa Baggrund af forskellige Overenskomster. Fra Finland skal der hovedsagelig leveres Tømmer til Genopbyggelsesarbejdet i Belgien, medens der endnu ikke er fastsat Kontingenter for Belgiens Eksport til Finland.

Betalingerne vil blive afviklet over Clearing-Centralen i Berlin.

Havnearbejder i Faaborg

I sidste Byrandsmøde i Faaborg blev det vedtaget at begynde det store Havnearbejde i Faaborg. Stadsingeniør *Knud Sørensen* oplyser, at det drejer sig om Bygning af ialt 160 m ny Kaj. Man har i Sommer foretaget Støbning af 316 Cementpiller til dette Brug, og de ligger nu klar til Anvendelse.

Den nye Kaj vil omfatte hele Molen, der gaar ud i Havnen, og ved hvilken bl. a. Øernes Færge lægger til.

Saa snart Ministeriet for offentlige Arbejder giver Tilladelse til Arbejdet, vil dette blive paabegyndt. Det vil anlægges blive udbudt i Licitation og vil give en Del Beskæftigelse. Hele Arbejdet vil efter Beregningerne koste ialt 200,000 Kr., hvoraf en Del som Arbejdsløn.

Projektet er udarbejdet af Stadsingeniøren.

Svensk Forlis

Damperen »Meggie« af Nyhamnsläge er ifølge Meddelelse til Rederiet, Akts. *Nellie*, krigsforlist 70 Sømil Sydøst af Sankta Maria paa Azorerne. Besætningen er reddet.

Ruteforbindelse Helsingfors-Tallinn

Den regelmæssige Skibstrafik mellem Helsingfors og Tallinn er blevet genoptaget. Trafikken vil blive opretholdt med en Dampskibsforbindelse ugentlig.

Motorskibet »Hans« sunket

Natten mellem 31. Oktober og 1. November er Motorskibet »Hans« af Karrebæksminde sunket ved Sejro og Besætningen omkommet.

Føreren og Besætningen af »Forældresminde« af Vejle afgav forleden i Sø- og Handelsretten Forklaring angaaende det skete. Kaptajn *Nielsen* udtalte, at man havde bemærket Blus, og man kom i Forbindelse med »Hans«. Paa *Nielsens* Opfordring til »Hans«s Fører og Besætning om at komme ombord i »Forældresminde« blev der svarret *Nej* uden nærmere Motivering. Kaptajnen stillede sig til Raadighed med Slæber, og en Trosse blev gjort fast. Afstanden mellem de to Skibe under Slæbningen var 20

—25 Favne. Kl. ca. 3,30 satte Kaptajnen *Bedstemanden* til Rors og gik selv ned for at se paa Kortet. Faa Minutter efter forekom det ham, at Skibet blev saa livligt i Bevægelsen. Han gik derfor straks op, og da var »Hans« ikke al se. Man holdt derefter »Forældresminde« drivende paa Stedet uden dog at observere noget af nogen Art. Kl. ca. 5,30 fortsattes Rejsen. 5—10 Favne af Trossen er gaaet tabt.

Bedstemand Frederiksen forklarede, at han ikke havde bemærket, at Skibets Bevægelse var blevet livligere, men der kom paa det Tidspunkt meget høje Søer.

Skibssalg fra U. S. A. til England

De amerikanske Forbunds-Skibsforlymyndigheder har givet Tilladelse til, at 5 amerikanske Fragtdampere og 2 private Motoryachter sælges til England.

Norge sælger sænkede Skibe

Den norske Krigsforsikring for Skibe udbyder 5 sænkede Skibe paa fra 700 til 4000 Tons til Salg. De ligger paa fra 10 til 35 Meters Dybde. Et af Skibene er solgt. Et eller to vil sandsynligvis kunne gøres sejklare, men de andre er kun til Ophugning.

Jugoslavien har mistet 43 pCt. af sin Handelsflaade

Jugoslavien har i Krigens første Aar mistet 40 Skibe paa i alt 170,586 Bruttoregistertons. Skibene, der enten er forlist eller brudt, udgør 43 pCt. af den jugoslaviske Handelsflaade.

Statsstøtte til det hollandske Fiskeri

De hollandske Fiskeriredere faar nu Statsstøtte. De Penge, Rederne faar udbetalt, skal kun anvendes til Vedligeholdelse af Baade og Grejer. Understøttelsens Størrelse afhænger bl. a. af Fiskerbaadens Type og det Antal Fartøjer, Rederne ejer.

Ruslands nyeste Isbryder

Den nye Isbryder »S. Levanevskij«, der er bygget i Leningrad, er vendt tilbage fra sin første Prøvetur i den finske Havbugt. Det nye Skib er af samme Størrelse som Isbryderen »Tscheljuskin«, der for nogle Aar siden blev knust af Isen i Arktis. »S. Levanevskij« er forsynet med en stærk Panzerklædning og er i Stand til at modstaa selv det haardeste Tryk.

Norsk Damper krigsforlist

Den norske Damper »Marstenen«, er ifølge Norsk Telegrambyrå gaaet tabt Nord for Skotland. Besætningen paa Skibet, der sejlede under engelsk Kontrol, blev reddet.

Om Forliset meddeler Norsk Telegrambyrå: Hele Besætningen er blevet reddet og landsat i Amerika. Dagen efter at Rederiet havde modtaget denne Meddelelse, fik det fra Stavanger Underretning om, at en Fisker fra *Kvitøi* havde fundet en Redningsflaade, mærket »Marstenen«. Man anlager derfor, at Skibet er krigsforlist i Farvandet Nord for Skotland, og at Mandskabet er taget op af et Skib, som var paa Vej til Amerika.

»Marstenen« havde en Besætning paa 22 Mand. Det maalte 3060 Tons d.w. og var bygget i 1915.

Hollands Kystfiskeri

Der er i den sidste Tid givet adskillige Rederier Tilladelse til at drive Kystfiskeri paa den Betingelse, at Kutterne er i Havn ved Morkets Frembrud.

De sidste Ugers gode Vejr har gavnet Kystfiskeriet meget. Der er opnaaet gode Fangster, ligesom Indtægterne har været tilfredsstillende.

Fiskemarkedet i Ymuiden har for første Gang i Løbet af 1940 faaet Tilførsler af Sild. Der betales meget høje Priser, og Sildene er af meget fin Kvalitet. Fiskerne har gennemsnitlig faaet 0,60 à 0,70 Gylden pr. Kilo. I 1938 fiskedes der i Holland ikke mindre end 20 Millioner Kilo Sild, og der opnaaedes en Gennemsnitspris paa kun 0,10 à 0,18 Gylden pr. Kilo. Der ventes fortsat Tilførsler af Sild.

Handelsflaaden

Til Rederiregistreret er nu anmeldt Salget af Dampskibsselskabet »Samsø«s Damper »Nordby« til Kjøbenhavns Kul- og Koks-Kompagni. Skibets Navn er forandret til »Odin«. Motorkulterne »Else Thomsen« af Skagen og »Mabel« af Frederikshavn er solgt til A/S Otto Heerforth, Hjørring, hvis Bestyrelse bestaar af Direktørerne *Alb. Jensen* og *Holger Jensen*, København, samt Landsretssagfører *J. Breum*, Hjørring. De to Skibe har faaet Navneforandring til henholdsvis »Hjørring« og »Otto Heerforth«. Endvidere er anmeldt Salget af Motorsejler »Najaden« af København til Skibsreder *O. J. P. Larsen*, Aarhus. Skibets Navn er nu »Ceres«.

Shipping Kursus ved Købmandsskolen

Købmandsskolen har fra forskellige Rederier haft Henvendelser angaaende Kursus, der kunde give Rederierne

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTHENHAVEN

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS



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

Personale Lejlighed til under de herskende Forhold at udvide deres Kundskaber paa Omraader af Interesse for Shipping-Kredse.

For at imødekomme disse Henvendelser har Købmandsskolen arrangeret en Række Kursus i Henhold til en Plan, der omfatter Undervisning i en Tid fra 1 til 5 Maaneder inden for Tidsrummet fra 15. November til 14. December i Aar og fra 1. Januar til 30. April 1941.

Indmeldelse modtages til et eller flere Kursus. Blandt Fagene er Erhvervsgeografi, der vil strække sig over en Maaned, Assurance og Regnskabsvæsen, der strækker sig over fire Maaneder, og Soret og Sprog — Engelsk, Fransk, Spansk og Tysk — der kræver fem Maaneder. Holdene i Sprog bliver begrænsede. Prisen for de enkelte Fag bliver fra 5 Kr. til 15 Kr. pr. Maaned.

Indmeldelse modtages paa Købmandsskolens Kontor, Nørrevoldgade 76.

Skibs-Generatorer

Med de knappe Oliebeholdninger er det naturligt, naar den mindre Skibsfart er begyndt at interessere sig for Generatorspørgsmaalet og i Forstaaelse heraf har Fabrikken »Vulkan« i Holbæk, som i Forvejen har høstet Erfaring gennem længere Tids Produktion af almindelige Bilgeneratorer, nu bragt en Skibsgenerator paa Markedet.

For flere Maaneder siden paabegyndtes Forsøgene, idet Generatoren blev paamonteret et 50 Fod Motorfartøj paa 14 Tons med 2—6-cylindrede »Continental«-Marinemotorer, og Skibet har nu været prøvet under alle mulige Forhold, herunder ogsaa i høj Sø og har vist sig fuldt sødygtig og med en jævn og tilfredsstillende Gang.

Fartøjet løber sine 6—8 Somil i Timen med en Skruer og med et særdeles tilfredsstillende Forhold mellem Fart og Brændselsforbrug.

Endnu rejses der

Til Trods for den Stilstand, der raader over Rejselivets Omraade, har American Express Rejsebureau fremdeles adskilligt at gøre med at sende Folk ud i Verden. Det er Udlændinge, der rejser hjem, Danskere der emigrerer, eller Forretningsfolk, der skal ud at gøre Forretninger.

Der er mange Vanskeligheder at overvinde baade med Hensyn til Rejsevaluta, Pasviseringer og Pladsreservationer, men American Express er i Kraft af sin verdensomspændende Organisation vel udrustet til at overvinde disse Vanskeligheder, og der rejser næsten daglig Folk afsted. En Del rejser via Sibirien til Østen, andre samme Vej videre til U.S.A., og i den senere Tid er der kommet Gang ogsaa i Rejserne via Lissabon til baade Nord- og Sydamerika, hvortil der findes direkte Dampskibsforbindelser. Man kan, om man ønsker det, flyve hele Vejen fra København til Lissabon, og fra Lissabon kan man jo ogsaa benytte Clipperen til New York.

Rejsebureauet hjælper ikke alene sine Kunder med at komme afsted, men ogsaa paa hele Rejsen og under Opholdet derude i det fremmede assisterer de vel organiserede American Express Kontorer sine Kunder paa mange Maader, og disse Kontorer betragtes ofte af de rejsende, specielt i disse vanskelige Tider, som reddende Oaser, hvor man altid kan regne med paa en eller anden Maade at finde den Hjælp, man har Brug for.

Det svenske Fragtindex

Svenska Handelsbankens Fragtindex for Østersøfarterne i Oktober viser en betydelig Stigning, idet Indeksstallet er beregnet til 267 mod 227 i September. Kulfragterne steg fra 230 til 279, Kornfragterne fra 270 til 332. Fremgangen skyldes væsentligst Aftaler om Fragtforhøjelser med de i Østersøfarten interesserede Lande.

De danske Grønlandsskibe

De danske Grønlandsskibe »Gertrud Rask«, »Hans Ege-

de« og »Julius Thomsen«, der alle tidligere førte Navnet »København« i Agterstævnen som Betegnelse for, hvor Fartøjet var hjemmehørende, har nu faaet dette Navn strøget. I Stedet for København er der blevet malet »Grønland«.

Skibene er altsaa ikke længere betegnet som direkte hjemmehørende i Danmark. Det paa Skibssiden paamalede Dannebrogslag er der ganske vist endnu, men det er blevet forsynet med en Krans af blaa Farve, Magen til dem, der findes i det grønlandske Rigsvaaben.

Finlands Udenrigsbandel

Den finske Indførsel i Tiden fra Januar til Juli havde en Værdi af 2,42 Milliarder finske Mark. Udførselen i det samme Tidsrum havde en Værdi af 1,4 Milliarder finske Mark.

Palma de Mallorcias Havn udvides

Arbejdet med Udvidelsen af Havnen i Palma de Mallorca er begyndt. Der bygges en Mole, som vil faa en Længde af 2430 m. Til Arbejdet er bevilget 89 Millioner Pesetas. Deraf gaar alene 40 Millioner til Lønninger og Gager. Arbejdet med Udvidelsen af Havnen vil strække sig over flere Aar og give Arbejde til omtrent 1000 Arbejdere daglig.

Finsk Havneprojekt til 300 Mill. Finmark

Havnestyrelsen i Vasa drøfter for Tiden Spørgsmaalet om en Udvidelse af Havnen i Vaskiluoto. Bygningsomkostningerne anslaaes til 300 Millioner finske Mark.

Finsk Skib sunket

Ifølge Meddelelse til Rederiet er Damperen »Minerva« paa 2039 Tons fra Jakobsstad gaaet under i Nordsøen. Kaptajnen er Besætningen er reddet.

Finland har mistet 22 Skibe under Krigen

Efter hvad Bladet »Kauppalehti« meddeler, har Finland hidtil under Krigen mistet 22 Skibe med en samlet Tonnage paa omkring 50,000 Tons. 71 finske Søfolk er omkommet.

70 Aar

Flv. Skibsfører Carl Munk, Troense, fyldte Tirsdag 70 Aar.

Kapt. Munk kom som ganske ung til søs. Efter at have taget sine Eksaminer ved Svendborg Navigationsskole, fortsatte Munk sin Gerning paa Søen.

I nogle Aar havde Munk en Jagt at føre, men saa købte han Motorgaleasen »Mercurius«, som han har sejlet med i ca. 30 Aar.

70 Aar

En af de gamle Skibsførere fra Marstal, Kaptajn C. A. L. Schmidt, fyldte forleden 70 Aar. Hans Fader var før ham Skipper i Marstal, og selv kom han, som Tidens Skik var, til Søen lige efter sin Konfirmation. Han tog sine Navigationseksaminer i Marstal i 1891 og blev 22 Aar gammel Styrmand i 3-mastet Skonnert »Thyra« for senere at sejle som Styrmand og Fører i en Række andre Sejlskibe fra Marstal og Ærøskøbing. Siden førte han 3-m. Skonnert »Fuglen«, fra hvilket Skib han gik i Land i 1929.

60 Aar

Direktør Otto Kramhøft, Aarhus, fyldte Tirsdag 60 Aar. Direktør Kramhøft blev som ung Konstruktor ansat hos Akts. Thomas Ths. Sabroe i 1902, og her har han siden lagt sit Livs Gerning.

Han avancerede efterhaanden til Overingeniør og Prokurist, og i 1929 blev han teknisk Direktør samt Medlem af Selskabets Bestyrelse.

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

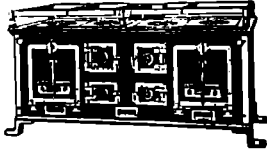
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

M·B·COHN

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

GRUNDLAET 1848

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Waaseberg & 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

DET FORENEDE**DAMPSKIBS-SELSKAB A/S****CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldebodgade 18, Køben- K.
Telefon: Central 13770.

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel.: "Zetetica"

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 13. November 1940.

Nr. 48.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Efterretninger for Søfarende vil indtil videre udkomme om Torsdagen i Stedet for som hidtil om Onsdagen.

I. Østersøen.

2643. Finland. Skärgårdshavet. Sottunga. Sälso Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 30/975. Helsingfors 1940.)

Sälso Fyr paa $60^{\circ} 04' 27''$ N. $20^{\circ} 44' 55''$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Hvidt i Pejł. fra c. 120° til c. 289° . | 3. Hvidt i Pejł. fra c. 323° til c. 326° . |
| 2. Grønt i — - c. 317° - c. 323° . | 4. Rødt i — - c. 326° - c. 337° . |

2644. Finland. Skärgårdshavet. Kökar. Karskär. Nyt Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 30/976. Helsingfors 1940.)

Et nyt Fyr, *Karskär Fyr*, er tændt paa $59^{\circ} 57' 14''$ N. $20^{\circ} 52' 04''$ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 4 Sm. Hvidt, ottekantet Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejł. fra c. 58° til c. 139° . | Rødt i Pejł. fra c. 145° til c. 177° . |
| 2. Hvidt i — - c. 139° - c. 145° . | |

(E. f. S. Nr. 45/2548 1940.)

2645. (P). Finland. Skärgårdshavet. Utö. Östra Eglonskär. Nyt Fyr.

(U. f. s. Nr. 30/977. Helsingfors 1940.)

Et nyt Fyr, *Eglonskär Fyr*, vil blive opført paa $59^{\circ} 50' 18''$ N. $21^{\circ} 23' 02''$ E. og vil vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s .

2646. (P). Finland. Skärgårdshavet. Utö. Svartgrund Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 30/978. Helsingfors 1940.)

Svartgrund Fyr paa $59^{\circ} 49' 52''$ N. $21^{\circ} 23' 17''$ E. vil i nærmeste Fremtid blive forandret.

2647. Finland. Skärgårdshavet. Utö. Bokulla Fyr nedlagt.

(U. f. s. Nr. 30/974. Helsingfors 1940.)

Bokulla Fyr paa $59^{\circ} 50' 13''$ N. $21^{\circ} 25' 31''$ E. er nedlagt.

2648. Finland. Finske Bugt. Fyr slukket.
(U. f. s. Nr. 30/962 og 30/963. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Fyr er slukket:
Kråkholm övre paa $59^{\circ} 59' 00''$ N. $23^{\circ} 25' 50''$ E. *Kråkholm nedre*. *Julö*. *Espingskär övre* og *nedre*. *Busö*. *Djupkubb*. *Svartö-Höganäs*. *Hyklösund*. *Sparvholm* paa $59^{\circ} 59' 10''$ N. $23^{\circ} 54' 40''$ E.
2649. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Särkkä (Långörn) Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 30/957. Helsingfors 1940.)
Särkkä (Långörn) Fyr paa c. $60^{\circ} 09'$ N. $24^{\circ} 58'$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,6^s$.
2650. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Vasikkasaari (Kalvholm) Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 30/959. Helsingfors 1940.)
Vasikkasaari (Kalvholm) Fyr paa c. $60^{\circ} 09'$ N. $25^{\circ} 01'$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,7^s$.
2651. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Koivusaari (Björkholm) Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 30/958. Helsingfors 1940.)
Koivusaari (Björkholm) Fyr paa c. $60^{\circ} 09'$ N. $25^{\circ} 02'$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m .
2652. Finland. Finske Bugt. Homanskär Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 30/964. Helsingfors 1940.)
Homanskär Fyr paa c. $60^{\circ} 12'$ N. $25^{\circ} 31'$ E. viser nu hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m .
(E. f. S. Nr. 45/2552 1940.)
2653. Finland. Finske Bugt. Onas Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 30/965. Helsingfors 1940.)
Onas Fyr paa c. $60^{\circ} 12'$ N. $25^{\circ} 33'$ E. viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s .
(E. f. S. Nr. 45/2553 1940.)
2654. Finland. Finske Bugt. Boistö. Österhäll og Vinbergshäll Ledefyr forandret.
(U. f. s. Nr. 30/966 og 30/967. Helsingfors 1940.)
1. *Österhäll* Fyr (Bagfyr) paa $60^{\circ} 18' 48''$ N. $26^{\circ} 32' 52''$ E. viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys $3,0^s$, Mørke $3,0^s$. Flammens Højde er $12,6$ m.
2. *Vinbergshäll* Fyr (Forfyr) paa $60^{\circ} 18' 43''$ N. $26^{\circ} 32' 28''$ E. viser nu rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m .
(E. f. S. Nr. 39/2266 1940.)
2655. Finland. Finske Bugt. Frederikshamn—Suur-Musta. Ledebaake flyttet.
(U. f. s. Nr. 30/960. Helsingfors 1940.)
Saunasaari övre Ledebaake paa $60^{\circ} 29' 29''$ N. $27^{\circ} 11' 28''$ E. er flyttet til $60^{\circ} 29' 33''$ N. $27^{\circ} 11' 14''$ E.
2656. Rusland. Finske Bugt. Viborg Bugt. Sejlads tilladt.
(N. f. S. Nr. 47/3585. Berlin 1940.)
E. f. S. Nr. 44/2502 1940 udgaar og erstattes af:
Ved Vandstand af $6,1$ m ved *Trängsund* Vandstandsmaaler er Sejlads tilladt
a) til *Viborg* Havn for Skibe med indtil $6,1$ m Dybgaaende,
b) til *Trängsund* Havn og *Trängsund* Red for Skibe med indtil $7,3$ m Dybgaaende.
Paa Grund af Sejlløbets overordentlig ringe Bredde maa man ikke vige mere end $18-20$ m ud til Siderne fra Løbets Midterlinie. Ved Anløb af ovennævnte Havne er der Lodstvang.
Viborg c. $60^{\circ} 42'$ N. $28^{\circ} 45'$ E.
(E. f. S. Nr. 44/2502 1940.)

2657. (T). Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Krassnaja Gorka. Lystønde midlertidigt flyttet.
(N. f. S. Nr. 47/3586. Berlin 1940.)
En rødmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er midlertidigt flyttet til c. 60° 01,3 N. 29° 20',3 E., 6,3 Sm 258° fra *Tolbuchin* Fyr.
(Se Tillæg.)

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

2658. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 5. November d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,2 m i E.-Siden af Renden, 5,1 m i Midten af Renden og 3,8 m i W.-Siden af Renden.
Udenfor Fyrlinien findes et bugtet Løb med 5,7 m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.
c. 54° 52' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.
(E. f. S. Nr. 44/2507 1940.)
2659. Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Rev. Sømærke genudlagt.
Omø Rev røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa 55° 11' (04") N. 11° 11' (15") E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 47/2639 1940.)
2660. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmaalingen den 11. November 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. 43/2461 1940.)
2661. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Egørsund. Stærkstrømskabel flyttet og afmærket.
Stærkstrømskabet over *Egørsund* c. 100 m N. for Færgelejerne er flyttet S. over til Pladsen for det umiddelbart N. for Færgelejerne udlagte Telefonkabel. Telefonkablet er ude af Drift og vil blive optaget. Stærkstrømskablet er paa Sundets W.-Side afmærket med et Sæt Kabelbaaker. Bagbaakens Plads: 54° 54' (26") N. 9° 36' (05") E. Forbaakens Plads: 10 m 113° fra Bagbaaken.
(Kort Nr. 154 og 152. Danske Lods III, Side 158.)
2662. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.
Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser den 14. og 15. November 1940. Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 2/60 1940.
Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',6 N. 9° 38',8 E.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2663. Danmark. Isefjord. Oro østre Løb. Stærkstrømskabel udlagt og afmærket.
Et Stærkstrømskabel er udlagt over *Oro østre Løb* mellem *Rendebæk* og *Snave*. Kablet er saavel ved Udgangsstedet paa *Sjælland* som ved Landingstedet paa *Oro* afmærket med 2 Baaker; Bagbaakerne har hver en hvid Trekant med Spidsen nedad, Forbaakerne en hvid Trekant med Spidsen opad. Baakernes Plads er, som følger:
1. *Rendebæk* Bagbaake: 55° 47' (17") N. 11° 52' (02") E.
— Forbaake: 55° 47' (17") N. 11° 52' (00") E.
 2. *Snave* Bagbaake: 55° 47' (18") N. 11° 50' (54") E.
— Forbaake: 55° 47' (18") N. 11° 50' (56") E.
- (Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 160.)

2664. Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Nekselø S. Stold. Skydoøvelser. Advarsel. Forsøgsskydning med Kanoner afholdes over Søen i Farvandet, der er beliggende mellem *Stold* (c. 55° 45',₂ N. 11° 17',₅ E.) — *Nekselø* — *Rosnæs* indtil c. 10,₈ Sm W. for *Nekselø* i 1 Dag mellem den 13. og 16. November d. A. (fra Kl. 1100 til Kl. c. 1700). Saa-længe Skydning finder Sted, er der paa Flagstangen ved *Stold* hejst 2 røde Flag med hvid Spuns.

2665. Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr NE. t. N. 1/2 N. Oplysning om Vrag. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 47/2642 1940 meddeles, at Pladsen for det deri omhandlede Vrag er 56° 36' (48") N. 11° 06' (06") E., c. 11 1/4 Sm 28° fra *Fornæs Fyr*. Mindste Dybde over Vraget er 5,₇ m. (E. f. S. Nr. 47/2642 1940.)

2666. Sverige. Skagerrak. Lysekil. Minefanger udlagt og afmærket. (U. f. S. Nr. 44/2280 og 45/2331. Stockholm 1940.) En Skærm til Beskyttelse mod drivende Miner er udlagt mellem Pladserne: 58° 16' 39" N. 11° 25' 12" E. og 58° 16' 44" N. 11° 25' 08" E. i Sundet mellem *Skeppsholm* og *Halvøen Stångehuvud*. Til Afmærkning af Minefangeren er paa 58° 16' (40") N. 11° 25' (07") E. udlagt en rødmalet Stage med 1 rødt Flag. (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2667. Norge. Grøtøysund. Uddybningsarbejder. (E. f. S. Nr. 19/858. Oslo 1940.) I *Grøtøysund* paa c. 67° 50' N. 14° 47' E. udføres for Tiden Uddybningsarbejder i Sundet mellem *Mannshausen* og *Morøy*. Mindre Skibe kan passere Arbejdsprammen, naar Forsigtighed udvises. Større Skibe maa vente, indtil Prammen er forhalet. Det henstilles til mindre Fartøjer at benytte Sundet mellem *Mannshausen* og *Grøtøy*, hvor Dybden er c. 3 m ved Lavvande.

2668. Norge. Hyenfjord. Nye Fyr tændt. (N. f. S. Nr. 47/3668. Berlin 1940.) Nedennævnte nye Fyr er tændt:
a) *Eikenes Fyr* paa 61° 50' 12" N. 6° 00' 10" E., ved Fjordens E.-Side. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 6,₅ m. Synsvidde: 5,₅ Sm. Fyrpæl.
b) *Uranes Fyr* paa 61° 47' 18" N. 5° 58' 10" E., ved Fjordens W.-Side. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 6,₅ m. Synsvidde: 5,₅ Sm. Fyrpæl.

2669. Norge. Stavanger. Fyr forandret. (N. f. S. Nr. 47/3598. Berlin 1940.)
a) *Tyveholm Fyr* paa c. 58° 58',₉ N. 5° 43',₇ E., paa Øens S.-Side, er nu synligt mellem Pejlingerne 110° og 146° og mellem Pejlingerne 311° og 360°. Hvidt, lille Træhus. Fyret benævnes nu: *Tjuvholm Fyr* og de c. 0,₁ og 0,₂ Sm N. for Fyret værende Grunde benævnes: *Tjuvholmboen* og *Tjuvholmgrund*.
b) *Gråsholm Fyr* paa c. 58° 58',₄ N. 5° 45',₃ E. lyser nu, som følger:
1. Rødt i Pejl. fra 199° til 242°. 5. Rødt i Pejl. fra 285° til 12°.
2. Hvidt i — - 242° - 269°. 6. Hvidt i — - 12° - 89°.
3. Grønt i — - 269° - 281°. 7. Rødt i — - 89° - 99°.
4. Hvidt i — - 281° - 285°. Lille Fyrhus af Jern.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2670. Bermudas Øerne. St. George Anduvning. Oplysning om Grund. (N. f. S. Nr. 46/3441. Berlin 1940.) En Grund med 9 m Vanddybde er fundet paa c. 32° 23',₃ N. 64° 38',₄ W., 1,₆ Sm 23° fra *Mount Hill Fyr*.

2671. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Cross Rip Fyrskib ommales.
(U. f. s. Nr. 43/2223. Stockholm 1940.)
Cross Rip Fyrskib paa c. $41^{\circ} 27' N.$ $70^{\circ} 17' W.$ bliver ommalet. Skroget bliver rødt med Fyrskibets Navn i hvide Bogstaver paa hver Side. Overbygningen males hvid og Skorsten, Luftrør, Master og Fyrplanterne gule.
2672. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Five Fathom Bank Fyrskib ommalet.
(N. t. M. Nr. 40/2456. Washington 1940.)
Five Fathom Bank Fyrskib paa c. $38^{\circ} 47' N.$ $74^{\circ} 35' W.$ er ommalet. Fyrskibets Overbygning er hvid og Skorsten, Luftrør, Mast og Fyrplanterne gule.

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

2673. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Anduvning. Oplysning om Grunde.
(N. f. S. Nr. 45/3440. Berlin 1940.)
Følgende Grunde er fundet:
a) En 16 m Grund paa $28^{\circ} 48' 45'' N.$ $94^{\circ} 35' 11'' W.$
b) En 14 m Grund paa $28^{\circ} 51' 44'' N.$ $94^{\circ} 30' 55'' W.$
2674. Mexico. Tampico Havn. Nye Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 43/2226. Stockholm 1940.)
1. Et Fyr, der viser rødt Et-Blink, er tændt paa N.-lige Bølgebryders Hoved, $1,_{12}$ Sm 82° fra La Barra Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver $15^s.$
2. Et Fyr, der viser grønt Et-Blink, er tændt paa S.-lige Bølgebryders Hoved, c. $0,_{3}$ Sm 224° fra det i Punkt 1. nævnte nye Fyr.
c. $22^{\circ} 16' N.$ $97^{\circ} 49' W.$
2675. Brasilien. Ponta de Mucuripe. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 15/121. Rio de Janeiro 1940.)
Mucuripe Fyr paa c. $3^{\circ} 42' S.$ $38^{\circ} 28' W.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $10^s,$ Blink $1,_{7}^s,$ Mørke $8,_{3}^s.$
2676. Brasilien. Ilhas Santana. Macaé Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 15/123. Rio de Janeiro 1940.)
Macaé Fyr paa c. $22^{\circ} 25' S.$ $41^{\circ} 43' W.$ er forandret til at vise vekslende Gruppe-Blink, To-Blink hver $20^s,$ hvidt Blink $2,_{3}^s,$ Mørke $7,_{7}^s,$ rødt Blink $2,_{3}^s,$ Mørke $7,_{7}^s.$
2677. Brasilien. Cabo Frio. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 15/114. Rio de Janeiro 1940.)
Cabo Frio Fyr paa c. $23^{\circ} 01' S.$ $42^{\circ} 00' W.$ viser nu hvidt Et-Blink hver $10^s,$ Blink $1,_{2}^s,$ Mørke $8,_{8}^s.$

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2678. Italien. Golfo di Taranto. Mar Grande. Oplysning om Grund.
(N. f. S. Nr. 45/3428. Berlin 1940.)
En $6,_{3}$ m Grund er fundet paa c. $40^{\circ} 27',_{6} N.$ $17^{\circ} 11',_{6} E.,$ $1,_{18}$ Sm 154° fra Taarnet paa Punta Rondinella.

2679. Rumænien. Sorte Hav. Sulina Anduvning. Oplysning om spærret Omraade.
(N. f. S. Nr. 45/3430. Berlin 1940.)
Minespærringen foran *Sulina* Munding strækker sig efter Meddelelse fra Minelods ikke længere mod S. end 6 Sm fra *Sulina* Fyr. Fyrene er ikke tændt. Anduvningstønden er genudlagt.
Sulina: c. 45° 10' N. 29° 44' E.
(E. f. S. Nr. 30/1889 og 34/2056 1940.)

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

2680. Madagascar NW.-Kyst. Majunga. Grund rapporteret.
(N. f. S. Nr. 45/3442. Berlin 1940.)
En Grund, hvis Eksistens er tvivlsom, rapporteres paa 15° 25' 00" S. 46° 22' 39" E.
2681. Ceylon E.-Kyst. Trincomali Havn. Oplysning om Grunde.
(U. f. S. Nr. 43/2228. Stookholm 1940.)
E. f. S. Nr. 40/2334 udgaar og erstattes af:
Nedennævnte Klippegrunde er fundet i vedføjede Afstande og Pejlinger fra *Platain Point* Baake paa c. 8° 34' N. 81° 12' E.
a) En 10,0 m Grund 0,41 Sm 120°.
b) - 7,3 m — 0,40 - 125°.
c) - 11,9 m — 0,11 - 135°.
(E. f. S. Nr. 40/2334 1940.)

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

2682. Singapore Stræde. Singapore. Keppel Harbour Anduvning. Tønder inddraget.
(N. f. S. Nr. 46/3547. Berlin 1940.)
Nedennævnte Tønder er inddraget:
a) Den hvide Spidstønde med 1 Ballon, *Brani Shoal*, paa c. 1° 15',_n N. 103° 50',_s E., ved Grundens SE.-Ende.
b) Den sorte Spidstønde med 1 Ballon, *Brani Reef*, paa c. 1° 15',_s N. 103° 50',_s E., ved Revets SE.-Ende.
2683. Sunda Øerne. Tandjoeng Priok Red. Afmærkning forandret.
(N. f. S. Nr. 46/3548. Berlin 1940.)
a) *Van Dorth Reef* Lystønde er flyttet til c. 6° 03',₂ S. 106° 52',₁ E., 1,9 Sm 332° fra Fyret paa *Tandjoeng Priok* W.-Mole.
b) En sort Stumptønde er udlagt paa c. 6° 01',₁ S. 106° 52',₂ E., 3,8 Sm 347',₅° fra Fyret paa *Tandjoeng Priok* W.-Mole.
2684. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Kua Nam Trieu. Lystønde udlagt.
(N. f. S. Nr. 45/3444. Berlin 1940.)
En rødmalet Lystønde, mærket *C. N. T. 18*, der viser grønt, fast Lys, er udlagt paa 20° 45' 27" N. 106° 51' 34" E.
2685. Kinesiske Hav. Pearson Reef N. Oplysning om Grund.
(N. t. M. Nr. IX/127. Bangkok 1940.)
En Klippegrund med mindre end 1,8 m Vand er fundet paa 9° 13' 45" N. 113° 40' 00" E.
2686. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Amur Bugt. Tønder inddraget.
(N. f. S. Nr. 45/3445. Berlin 1940.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 39/2304 1940 meddeles, at de deri nævnte 2 Fadtønder paa Pladserne: c. 43° 04',₈ N. 131° 44',₂ E. og c. 43° 04',₈₅ N. 131° 43',₈ E. er inddraget.
(E. f. S. Nr. 30/2304 1940.)

2687. **Sibirien. Tartary Bugt. Cape Peschanni. Taagesignal forandret.**
(N. f. S. Nr. 45/3447. Berlin 1940.)
Fra *Cape Peschanni* paa c. $48^{\circ} 26',_8$ N. $140^{\circ} 10',_6$ E. gives Taagesignal med Sirene, 2 Toner hver 75^s , Tone 4^s , Pause 3^s , Tone 4^s , Pause 64^s . Naar Sirenen ikke er i Drift, ringes under Taage med en Klokke.
2688. **Sibirien. Tartary Bugt. Krasnyj Partisan Fyr. Taagesignal forandret.**
(N. f. S. Nr. 45/3448. Berlin 1940.)
Ved *Krasnyj Partisan* Fyr paa c. $48^{\circ} 58',_3$ N. $140^{\circ} 24',_9$ E. afgives ikke mere Taagesignal med Trykluffsirene og Kanonslag, men kun Taagesignal med Klokke, 3 Slag hver 3^m .
2689. **Sibirien. Tartary Bugt. Cape Sjurkum. Taagesignal forandret.**
(N. f. S. Nr. 45/3449. Berlin 1940.)
Ved *Cape Sjurkum* Fyr paa c. $50^{\circ} 06',_3$ N. $140^{\circ} 41',_9$ E. gives Taagesignal med Sirene: 1 Tone hver 60^s , Tone 6^s , Pause 54^s . Naar Sirenen ikke er i Drift, ringes under Taage med en Klokke.
2690. **Japan. Honshu S.-Kyst. Yokkaichi Havn. Nyt Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 43/2230. Stockholm 1940.)
Et Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt paa c. $34^{\circ} 59',_8$ N. $136^{\circ} 39',_5$ E., paa Yderenden af *Tomita* Havn S.-lige Bølgebryder. Flammens Højde: $6,7$ m. Synsvidde: 10 Sm. Firkantet Betonpille.
2691. **Australien. Queensland. Eden Reef. Baake genopført.**
(N. f. S. Nr. 46/3550. Berlin 1940.)
Baaken paa E.-Siden af *Eden Reef* paa c. $14^{\circ} 05'$ S. $143^{\circ} 55'$ E., $6,25$ Sm 300° fra *Wharton Reef* Fyr, er genopført. Sort Træmast med sort, firkantet Topbetegnelse.
(E. f. S. Nr. 31/2319 1939.)
2692. **Australien. Victoria. Western Port. Stony Point Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 46/3551. Berlin 1940.)
Stony Point Fyr paa c. $38^{\circ} 22'$ S. $145^{\circ} 14'$ E., der viste hvidt, fast Lys, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver $7,5^s$. Flammens Højde: $5,2$ m. Synsvidde: 5 Sm.
2693. **Australien. Victoria. Cape Schanck Fyr forandret. Radiofyr oprettet.**
(N. f. S. Nr. 45/3450. Berlin 1940.)
1. *Cape Schanck* Fyr paa c. $38^{\circ} 29',_8$ S. $144^{\circ} 52',_9$ E., der viste hvidt og rødt Et-Blink, er forandret og viser nu med Bibeholdelse af de tidligere hvide og røde Vinkler: Lys $10,8^s$, Mørke $5,7^s$, Lys $0,3^s$, Mørke $5,7^s$. Periode $22,5^s$.
2. c. 100 m 194° fra *Cape Schanck* Fyr er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: 289 kc/s (1038 m). Type: A 2. Signalet er:
- | | |
|------------------------------------|-------|
| Bogstavet <i>L</i> , 4 Gange | 10 s. |
| 3 lange Streger | 30 s. |
| Bogstavet <i>L</i> , 4 Gange | 10 s. |
| Pause | 10 s. |
| | 1 m. |
| Signalet gentaget | 1 m. |
| Pause | 4 m. |
| Periode | 6 m. |
- Sendetider: Usigtbart Vejr: Hver 6^m , begyndende ved det 2^m af hver Time.
Klart Vejr: a) Fra Solopgang til Solnedgang: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 2^m og det 32^m af hver Time.
b) Fra Solnedgang til Solopgang: Hver 6^m , begyndende med det 2^m af hver Time som under usigtbart Vejr.
Den tidligere Afgivelse af Taagesignal med Knaldraket ved *Cape Schanck* Fyr er ophørt.
2694. **Tasmanien N.-Kyst. Low Head. Signalstation nedlagt.**
(N. f. S. Nr. 45/3451. Berlin 1940.)
Signalstationen ved *Low Head* Fyr paa c. $41^{\circ} 03'$ S. $146^{\circ} 49'$ E. er nedlagt.

2695. New Zealand. South Island W.-Kyst. Milford Sound. St. Anne Point Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 43/2229. Stockholm 1940.)
St. Anne Point Fyr paa c. 44° 34' S. 167° 46' E. viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr. *Tyskland:*
R D. 247 Die Elbe von Brunsbüttel bis Krautsand.
R D. 242 Botten Wiek.
Sverige:
R 65 a Kalmarsund, södra delen.

Tillæg.

I. Østersøen.

2696. Danmark. Gedser. Rødsand Midterbaake genopført og forandret. Afmærkning inddraget.
a) *Rødsand Midterbaake* paa E.-Siden af *Rødsand Rende* er genopført paa 54° 33' 12" N. 11° 56' 15" E., 22 m 305° fra den tidligere Plads. Flammens Højde: 6,3 m. Baaken bestaar nu af et graat, cylinderformet Betonfundament med et Fyrstativ. Stativets Højde: 2,5 m. Fyret er ubevogtet.
Iøvrigt er Fyrbaaken uforandret.
b) Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt tæt W. for den af Isen væltede *Rødsand Midterbaake*, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 18/1367 1940. Kort Nr. 186 og 191. Danske Lods III, Side 263. Fyr.-Fort. Nr. 505.)
2697. Sverige. Sejllobet Häradsjärn—Stedsholmen. Rettelse til E. f. S. Nr. 47/2638 1940.
(U. f. s. Nr. 45/2326. Stockholm 1940.)
I E. f. S. Nr. 47/2638 1940, Punkt q, skal *Järnklint* Fyrs Bredde, der er angivet til 57° 33',₄₆ N., rettes til 57° 53',₄₆ N.
2698. Finland. Bottnisko Bugt. Kemi Fyrskib inddraget for Vinteren.
(Telegram fra Lodskontoret i Oulu.)
Kemi Fyrskib paa c. 65° 21' N. 24° 21' E. er inddraget for Vinterperioden.

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

2699. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ny Farvand. Sømærke flyttet.
Den E.-ligste af *Skippergrund N. 4* hvide Stager med Halmvisk paa 54° 58' (16") N. 11° 59' (10") E. er flyttet til: 54° 58' (20") N. 11° 59' (01") E. i 6 m Vand.
(Kort Nr. 161. Søm.-Fort. Side 80, Nr. 16.)

2700. Danmark. Lille-Bælt. Tvingsbjerg Vinkelfyr W. $\frac{1}{2}$ N. Skibsfartshindring.
En Skibsfartshindring rapporteres paa c. $55^{\circ} 18',_8$ N. $9^{\circ} 51',_7$ E., c. 1,2 Sm 276°
fra *Tvingsbjerg Vinkelfyr*.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2701. Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liselejo Plantage. Skarpskydnings-
øvelser. Daglig Skydetid forlænget. Rettelse til E. f. S. Nr. 46/2612 1940.
I E. f. S. Nr. 46/2612 1940, Linie 7 f. o., rettes „—1400“ til „til Mørkets Frembrud“.
Efterretningens Linie 7 f. o. lyder herefter, som følger:
„Hver Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag fra Kl. 0800 til Mørkets
Frembrud“.
(E. f. S. Nr. 46/2612 1940.)
2702. Danmark. Kattegat. Hesslø NE. $\frac{1}{2}$ E. Undervandshindring rapporteret.
En Undervandshindring er den 9. November d. A. rapporteret paa c. $56^{\circ} 19',_5$ N.
 $12^{\circ} 00',_5$ E., c. 12,5 Sm 52° fra *Hesslø Fyr*.
2703. Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Sommerafmærkning inddraget. Vinter-
afmærkning udlagt.
Sommerafmærkningen i Sejløbet til *Nibe* er inddraget for Vinteren og erstattet
af sorte Klodsbøjer.
(Søm.-Fort., Side 66, Nr. 24—31.)

Ekstra-Tillæg.

I. Østersøen.

2704. Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Tønder udlagt.
(U. f. s. Nr. 45/2288. Stockholm 1940.)
Nedennævnte Tønder er udlagt:
Klokketønden *Trelleborgs Ränna Nr. 1* samt Lystønderne *Trelleborgs Redd* c. 55°
 $20'$ N. $13^{\circ} 09'$ E., *Trelleborgs Ränna Nr. 2*, *Nr. 3* og *Nr. 4*.
2705. Sverige. Gotland. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 45/2286. Stockholm 1940.)
Nedennævnte Fyr paa *Gotland* er atter tændt:
Fårö c. $57^{\circ} 58'$ N. $19^{\circ} 21'$ E. *När. Stora Karlsö. Stenkyrkehuk*.
(E. f. S. Nr. 43/2452 1940.)

2706. Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt.

(Rügen Radio, den 9. November 1940.)

Indtil videre er der udlagt en Skibsfarts- og Fiskerihindring, der strækker sig nogle Hundrede Meter omkring Pladsen $54^{\circ} 37',6$ N. $19^{\circ} 36',0$ E. og er afmærket med 4 Mærkebøjer.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2707. 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. $55^{\circ} 40'$ N. $12^{\circ} 38'$ E.

(E. f. S. Nr. 23/1570 1940.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

*Tegn Deres
Forsikringer
i*
SKANDINAVIA
A/o ORR & WITZKE
Kongens Nytorv 6 KØBENHAVN K
Telefon Central 9318

NEW EDITION

Scandinavian Shipowners
AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post frée

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

AARHUS

KJØGE

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATSAUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUSTELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSETELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

ODENSE

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. FriisTELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

FAABORG

RANDERS

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERSStatstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRÖCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAÐT 1876)

FREDERICIATelegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code**CARL HASSAGER & C^o**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

HOBRO

RUDKØBING

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 419

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 47

TORS DAG 21. NOVEMBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den tyske Søkrig imod de oversøiske engelske Forbindelseslinier fortsættes med uformindsket Energi, og selv om Forskellen mellem de fra engelsk, henholdsvis tysk Side, opgivne Tal over den sænkede Handelstonnage stadig er lige stor, er det utvivlsomt i Erkendelsen af, at fortsatte tyske Angreb paa den engelske Handelsflaade, før eller senere, kan stille den engelske Krigsførelse over for den store Fare, som en væsentlig Indskrænkning i de oversøiske Tilførseler vil være, og det maa formodes at være et Udslag af denne Erkendelse, naar den engelske Regering forbereder Bygningen af et stort Antal Lastdampere i U.S.A. — Dette Spørgsmaal blev først officielt omtalt for ca. 14 Dage siden, men det meddeles nu fra autoritativt amerikansk Hold, at disse Planer er af langt ældre Dato, og at Chefen for den engelske Indkøbskommission i U.S.A. allerede er afrejst til England for at forelægge den engelske Regering de fuldt udarbejdede Planer, saaledes at der kan tages fat paa Realiseringen heraf, saasnt den engelske Regerings Approbation foreligger. Det tilføjes iøvrigt, at det foreløbigt drejer sig om 100 Stk. 10.000 Ts. d.w. Lastedampere, hvortil man, for at fremskynde Bygningen, vil lade de enkelte Stykker fremstille forskellige Steder, saaledes at de planlagte Værfter i første Omgang vil kunne nøjes med at sammenføje de forskellige Stykker. Selvom imidlertid, som det fremhæves, denne Plan kan realiseres paa et Aar, er de ca. 1 Mill. Ts. d.w. Tonnage Englænderne derigennem faar stillet til Disposition langt fra tilstrækkelig, end ikke til at remplacere de af Englænderne selv erkendte Tonnagetab, og det maa derfor formodes, at Planerne om engelsk Skibsbygning i Amerika vil blive yderligere udvidet.

Om den øjeblikkelige Stilling paa de oversøiske Markeder er der iøvrigt ikke meget nyt at rapportere. I New York udbydes der stadig mange Ertslaster til U.S.A. Østkystdestinationer, men paa Grund af at ca. Halvdelen eller maaske snarere en Smule mere af den sig for oversøisk Fart egnede Tonnage nu disponeres af det engelske Søfartsministerium og ca. Halvdelen af den resterende Del af den oversøiske Tonnage paa Grund af Krigsforholdene er afskaaret fra at sejle, er der kun meget lidt fri Tonnage til Disposition. Af Afslutninger skal nævnes Erts fra Vizagapatam til USNH. til \$16.75, og Erts fra Takoradi til Baltimore til \$9, men der er iøvrigt en lang Række Laster i Markedet, saasom Netcharter Gulf/Japan, Kul Hamplon Roads/Plate og Rio, Hørfrø River Plate/USNH., og Hvede River Plate til Pacifickysten.

Om de af London kontrollerede Markeder skal kun nævnes, at nogen Bekræftelse paa de 15 pCt. Forhøjelse foreligger endnu ikke, men for neutral Tonnage antydes 120/- fra n. a. San Lorenzo til UK.

Paa vore hjemlige Markeder er der stadig gode Beskæftigelsesmuligheder, men efterhaanden som de nordlige Pladser lukker paa Grund af Is, kan det maaske komme til at knibe noget med at anbringe Tonnagen. Der har været god Efterspørgsel efter Tonnage for Trælast fra Finland til Danmark, og Ratetendensen har vist nogen Stigning. Fra Sydfinland sluttedes til ca. Kr. 120, men fra Mellem- og Nord-

finland ligger Raterne mellem Kr. 135 og Kr. 150. I Kul- og Koksarten fra Tyskland er Forholdene i det store og hele uforandrede.

NORDISK SKIBSREDERFORENING

Nordisk Skibsrederforening har udsendt sin Aarsberetning for 1939. Aarsmødet, som plejer at blive afholdt i Maj eller Juni, har paa Grund af Forholdene maatte udsættes til den 27. November. Af Aarsberetningen fremgaar, at den til Foreningen tilsluttede Tonnage i Regnskabsaaret opgives til: Norge 3.510.647 Tons, Sverige 629.274 Tons og andre Lande 117.624 Tons. Tonnagen er fordelt paa 1239 Skibe. Ved Udgangen af 1939 havde Foreningen ca. 2000 Retssager under Behandling for Medlemmernes Regning, og de i Aarets Løb afgjorte Tvistigheder var ialt 83, hvoraf 23 blev vundet, 45 afgjordes ved Forlig og 14 tabtes eller opgaves. I Beretningen redogøres for en stor Mængde Tvister af forskellig Art, der er kommet op som en direkte Følge af den indtraadte Krigssituation, specielt vedrørende Certepartier i Almindelighed og Timecharter i Særdeleshed, Krigsforsikring, Destinationsændring og Priserets-spørgsmaal m. m. Indtægter og Udgifter balancerer med Kr. 464.535,69.

Blandt andet behandlede ogsaa forskellige af de Issager, der var en Følge af den usædvanligt haarde Isperiode i Aar:

Isvinteren 1940 var en af de sværeste, vi har haft i mange Aar. Vi fik en Række Issager til Behandling, uden at de dog førte til Processer. Vi fik paany Anledning til at konstatere, at Genconcertpartiets Isklausul er langt bedre for Redere end den tilsvarende Klausul i Baltconcertpartiet. I Genconcertpartiet er Rederen dækket, naar Isen hindrer Skibet i at naa frem til (reach) Lossepladsen, medens Baltconcertpartiets Klausul kun faar Betydning, naar Isen hindrer Skibet i at gaa ind i selve Lossehavnen (enter).

Isvanskelighederne i Vinter i Forbindelse med Forhold, der opstod som Følge af Krigen, førte imidlertid til Komplikationer. I Genconcertpartiets Isklausul forudsættes det, at Befragterne skal kunne sende Skibet til en anden, isfri Havn for at undgaa at betale for Opholdet i Isen. Et svensk Skib, som skulde losse i en svensk Havn, blev stoppet i Kristiansand paa Grund af Ishindringer, men det viste sig, at de svenske Myndigheder ikke vilde tillade Skibet at losse i Kristiansand, idet det kun havde Tilladelse til at gaa til en svensk Havn, som imidlertid paa det Tidspunkt var utilgængelig. Denne Sag, som bød paa tvivlsomme Spørgsmaal, blev imidlertid forligt.

Enkelte Rederier, som havde sluttet deres Skibe paa Certepartier, der ikke havde Isklausul, led store Tab, fordi man ikke fik Anledning til at annullere til Trods for, at Lastehavnen ikke var tilgængelig paa Grund af Ishindringer.

Redere, som havde sluttet deres Skibe for Trælastrejser paa Holland paa Pont's Form uden Isklausul, led store Tab, fordi Kulden hindrede Losningen. Losseklausulen fastslog, at Losningen kun skulde ske »weather permitting«, og at Tiden ikke skulde tælle, naar Losningen blev hindret paa Grund af Frost, og Rederne maatte derfor bære Tidstabene selv. Det lykkedes ikke at faa Skibene omdirigeret til en anden Lossehavn, og den saakaldte »Nær-Klau-

sulc kunde man ikke paaberaabe sig, fordi de Hindringer, det her gjaldt, kun var midlertidige.

U. S. A.s HANDELSFLAADE

Viceformanden for Skibsfartskommissionen, Woodward, erklærede forleden i en Tale, at det nye Skibsfartsprogram for De forenede Stater gik ud paa, at der indtil 1948 skulde bygges en Flaade paa 500 Handelskibe af enhver Art. Intet af Skibene maatte være ældre end 10 Aar. Alle de gamle Skibe, som i de sidste Aar var blevet solgt til Udlandet, vilde blive erstattet med nye.

DONAUSKIBSFARTEN

Fra Budapest meddeles, at Italien har stiftet en Række Dampskibsselskaber i Ungarn, Jugoslavien og Rumænien for at deltage i Donauskibsfarten. I Bukarest er saaledes dannet et Selskab, Societate de Navigatie Dunavea Italo-Romana, der særlig skal beskæftige sig med Olietransporter. Selskabet har en Aktiekapital paa en Million Lire. I Budapest er stiftet et Selskab, Ungarisch-Italienische Schiffartsgesellschaft Transatlantica, med en Kapital paa en halv Million Lire, og i Agram Selskabet Italienisch-Jugoslavische Fluss-Schiffartsgesellschaft, med en Aktiekapital paa 3 Millioner Dinarer. Skibene til disse Selskaber skal hurtigst muligt bygges ved rumænske, bulgarske og ungarske Skibsværfter.

DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

Udenrigsminister Erik Scavenius holdt forleden i Folketinget en længere Tale, hvori han gav en Række Oplysninger om de gældende Vareudvekslinger og Betalingsoverenskomster med forskellige Lande. Der var aftalt følgende:

Sverige: Import her til Landet ca. 35 Mill. Kr. Eksport ca. 24 Mill. Kr. For Differencen overføres et Beløb paa det tyske Tilgodehavende paa Clearing med Sverige. Danmark faar bl. a. Træ, Papir og Pap, Jern og Staal, Maskiner og leverer Smør, Huder, Jernaffald og Maskiner.

Norge: Indførsel for ca. 33 Mill. Kr. af Kunstgødning, Papir, Træmasse, Aluminium, og Eksport af Sukker, saltet Svinekød, Æg og Maskiner. Paa Grund af Vanskeligheder med de norske Leveringer, er der opstaaet et dansk Tilgodehavende, og der forhandles om Tillægsaftale.

Finland: Udveksling for ca. 16 Mill. Kr., Udførsel af Sukker, saltet Flæsk, Maskiner, Kasein og Albumin. Indførsel af Træ, Cellulose, Papir og lignende. Endvidere Tillægsaftale til Eksport for 13,3 Mill. Kr. og Import for 15,3 Mill. Kr. Differencen afregnes paa gamle Tilgodehavender i Finland, Belgien og Holland.

Her er fra dansk Side udarbejdet Forslag om Udveksling paa henholdsvis 11 og 12 Mill. Kr., men der forhandles om, hvilke Varer, vi kan vente at modtage.

Schweiz: Aftale gældende for dansk Eksport for 14½ Mill. Kr. af Industrivarer, Heste, Æg, Smør, Frø, Huder og Fisk. Importen drejer sig om Garn, Metervarer, Kemikalier, Huder, Jernvarer og Aluminium, Ure, Maskinfatninger og elektriske Apparater.

Italien: Clearingbasis allerede en Aarrække. Aftalen om 1939 er forlænget uændret for 1940 og gælder 15 Mill. Kr. i hver Retning. Vi eksporterer bl. a. Kvæg og Oksekød, Fisk, Tekstil, Dieselmotorer, Kasein og Cementmaskiner, Kryolit og Industrivarer. Kontingentet for en Del af disse Varer har dog vanskeligt kunnet udfyldes. Importen omfatter Citroner, Appelsiner, Ris, Vin, Spirituosa, Tekstilvarer, Filt, Biler og Bilgummi. Under Tillægsaftaler for ialt 18,3 Mill. Lire eksporterer vi Kvæg, Mejeriprodukter, Fisk og Cementmaskiner og importerer Tekstilvarer og Tobak. Der forhandles om Aftale for 1941 paa 21 Mill. til hver Side.

Sovjet: Indtil 18. Marts Aftale om Levering af Va-

rer fra Danmark for ialt 7,2 Mill. Kr. mod tilsvarende Import af Bomuld 2 Mill. Kr., Træ 1 Mill. Kr., Raafosfat, Petroleum og Benzin. Under Forhandlingerne søgtes Mulighed for Import af Foderstoffer, men dette lykkedes ikke. Hvis dansk Levering af Maskiner kan forøges, er der Mulighed for tilsvarende Levering af Korn og Foderstoffer.

Endelig redegjorde Udenrigsminister Scavenius for Handelsforhandlingerne med Tyskland. Vore Tilgodehavender i Berlin paa Vareclearingen udgør i Øjeblikket 373,8 Mill. Kr. Den øjeblikkelige Værdi af disse Tilgodehavender vilde vokse betydeligt, hvis de kunde anvendes til Køb i Tredjeland. Vi har forhandlet med Tyskland herom, men Mulighederne har endnu været ret begrænsede. Foreløbig har man dog fra tysk Side stillet ca. 25 Mill. Kr. til Raadighed for Køb uden for Tyskland.

Statsministeren har tidligere udtalt sig om vore Tilgodehavender i Tyskland, og det er Regeringens Opfattelse, at der senere vil blive god Brug for disse opsparede Tilgodehavender.

SVERIGES ØKONOMISKE SITUATION

Beretningen om Sveriges økonomiske Situation, der blev aflagt paa det svenske Bankmøde fornylig, foreligger nu med Redegørelse for den økonomiske Udvikling baade i Sverige og — mere summarisk — i andre Lande, deriblandt ogsaa Danmark. For Sveriges Vedkommende strækker Oplysningerne sig til Udgangen af Juli, hvorimod der paa Grund af Krigen ikke har været Mulighed for at føre de udenlandske Efterretninger saa langt frem. Selve Krigsfaktorenes Indflydelse paa det økonomiske Hændelsesforløb berøres kun i ringe Grad, men Vigtigheden af ikke at overse disse Faktoreres bestandige og afgørende Indflydelse betones — enten de fremtræder som egentlige Krigshandlinger, som Rustnings-Foranstaltninger eller paa anden Maade i Form af Ødelæggelse eller uproduktiv Anvendelse af Arbejdskraft og andre økonomiske Værdier.

De Konjunktur-Data og andre statistisk-økonomiske Oplysninger, som gives angaaende Udviklingen i Fjor, har Betydning som en sammenfattende Belysning af de Forhold, hvorunder de forskellige Lande gik ind i Krigsperioden, men det vilde føre for vidt her at gaa nærmere ind paa disse historiske Data. Derimod har store Dele af indeværende Aars Statistik Krav paa adskillig Opmærksomhed. Saaledes minder Tallene vedrørende de amerikanske Guldbeholdninger om den stigende vestgaaende Guldstrom, der længe har fundet Sted, men som forceredes gennem Krigsbegivenhederne. Den totale Guldbeholdning i U.S.A., som i Juni 1939 udgjorde 16,110 Mill. Dollars, steg i Løbet af 12 Maaneder med 24 pCt. til 19,963 Mill. Dollars.

Vedrørende Udviklingen i Sverige erindres om Statens stærkt øgede Indflydelse paa Erhvervslivet og den statslige Interesse i dettes Organisation. Belastningerne paa Erhvervslivet er og maa i lang Tid fremover være meget trykkelige. I Aar er der paa Grund af Bygningsindustriens Stagnation og de af den forstærkede Søblokadeforvoldte Indskrænkninger indenfor Skovindustrierne forarsaget en omfattende Arbejdsløshed, som dog til en vis Grad er lindret bl. a. gennem de store Militær-Indkaldelser og øget Arbejde for det industrielle Krigsberedskab.

Seddelcirkulationen har i den senere Tid vist en meget kraftig Stigning, og som Gennemsnit for Perioden fra 1. August 1939 til 31. Juli 1940 anføres et Seddelomløb paa 1353,7 Mill. Kr. imod 1024 Mill. Kr. i den foregaaende Periode. Bankernes Balance, som i Fjor i Gennemsnit beløb sig til 6205,7 Mill. Kr., har i de første 7 Maaneder i Aar bevæget sig imellem 6180 Mill. Kr. (Januar) og 5828 Mill. Kr. (Juni). Den gennemsnitlige Indlaansmasse er i den nævnte Periode i Aar formindsket med 3,84 pCt. sammenlignet med samme Periode i Fjor, medens det totale Udlaan i Gennemsnit har udgjort 4882 Mill. Kr. i Aar mod 4444 Mill. Kr. i samme Periode i Fjor.

DOMSAFGØRELSE

Spørgsmaalet om, hvem der skal tage Følgerne af Set Skibs Ophold paa Grund af Kranbrud ved Losning med Grab i Henhold til Ballwoodcertepartiet er

blevet afgjort af Lagmannsretten i Oslo. Skibet blev opholdt i tre Døgn udover Liggetiden, medens Kranen blev repareret. Retten fandt, at Kranbruddet maatte henføres til Undtagelsesbestemmelserne under Klausul 15, og at Rederiet derfor ikke kunde kræve Liggedagspenge. Dommens principielle Betydning begrænses imidlertid væsentligt, siger Nordisk Skibsrederforening, eftersom Grunden til Domskonklusionen maa søges i den Omstændighed, at Losningen ifølge Certepartiet skulde foregaa med Grab. Man kan maaske tyde Dommen saaledes, at hvis en saadan Aftale ikke havde foreligget, saa vilde Befragteren ikke være blevet frifundet men haft Pligt til at fortsætte Losningen med Skibets Lossegrej. Man bør under alle Omstændigheder lægge Mærke til, at hvis et Certeparti indeholder Bestemmelser om Losning med Grab eller Kran, bør det helst udtrykkelig aftales, at Modtageren skal bære Risikoen ved eventuelle Uheld.

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Onsdag d. 20. November fejrede Foreningen af danske Redningsmænd sit 25 Aars Jubilæum, idet Foreningen blev stiftet i 1915 af Baadmand ved Liløre Redningsstation Jacob Pedersen Knopper, den senere mangeaarige Formand.

Personalet ved det danske Redningsvæsen havde

siden Væsenets Oprettelse i 1852 staaet helt uden Organisation til Varetagelse af de fælles Interesser. Oprindelig omfattede Foreningen kun de nørrejydske Redningsmænd — Redningsvæsenet var nemlig paa det Tidspunkt delt i to selvstændige Institutioner i Jylland og paa Møn—Bornholm — men Foreningen kom dog ret hurtigt til at omfatte alle Landets Redningsfolk.

Foreningen har paa lempelig Vis søgt at forhandle sig til Rette med Marineministeriet, et Samarbejde, der gennem Aarene har givet mærkbare Resultater i forskellige Goder, Lønforhøjelser og andre interne Lempelser og Forbedringer i Redningsmændenes Tjenesteforhold.

I 1926 oprettedes der indenfor Foreningen et særligt Hjælpefond til Gavn for syge og tilskadekomne Medlemmer.

Efter Jacob Knoppers Død valgtes Baadformand ved Esbjerg Redningsstation, F. Lambertsen, til Formand; han faldt paa sin Post som Redningsmand — under et Redningsforetagende i 1935 blev han slaet overbord fra Esbjerg Motorredningsbaad, hvis Fører han var, og druknede.

Foreningens Formand har siden været Chr. Poulsen fra Gudhjem Redningsstation paa Bornholm.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Firmaet Martin Carl

Skibsreder H. P. Carl, Indehaver af Firmaet Martin Carl (Dampskibsselskabet Heimdal), har under d. 5. i denne Maaned oplaget sin Søn, Prokurist Jørgen Carl, i sit Firma som ansvarlig Deltager og samtidig givet Prokurist Knud Henriksen Eneprokura, medens Prokurist Julius Christensens kollektive Prokura opretholdes, idet der er givet Inspektør H. Lundsgaard den tilsvarende kollektive Prokura.

Frifundet

Ved Retten i Gøteborg var Føreren af Damperen »Vigeland« anklaget i Anledning af, at Skibet havde været udsat for en Søulykke paa Rejse fra Kotka til København og derfor maatte bugseres i Havn. Retten frifandt ifølge »Gøteb. H. & S. F.« den svenske Skibsfører.

Afviste Erstatningskrav

Overprisedomstolen, der er den højeste tyske Priseret, beskæftigede sig forleden med 2 Appeller, der er blevet indgivet mod Kendelser, som er blevet afsagt af Prisedomstolen i Hamborg.

Det første Tilfælde angik den finske Damper »Rhea«, 1423 B.R.T., som blev opbragt den 24. Oktober i Fjor af et tysk Krigsfartøj i den østlige Nordsø. Størstedelen af Ladningen, der bl. a. bestod af Grubelrø, blev beslaglagt i Henhold til en af Prisedomstolen i Hamborg den 15. Marts afsagt Kendelse. Modtagernes Erstatningskrav blev principielt erklæret for berettiget, men Damperen blev beslaglagt uden Skadeserstatning. Den af Rederiet indgivne Appel mod Skibets Beslaglæggelse blev forkastet af Overprisedomstolen, der ogsaa afviste de af Ladningsmodtagerne rejste Erstatningskrav.

Det andet Tilfælde angik den svenske Damper »Egon«, 531 B.R.T. Denne Damper blev den 6. September indbragt til Pillau. Prisedomstolen i Hamborg beslaglagde en Del af Ladningen, men anerkendte principielt Ejers Erstatningskrav. Ogsaa dette Krav blev afvist af Overprisedomstolen.

Kun een Bro over Guldborgsund?

Planerne om den nye Rødby—Femern Forbindelse har gjort Brospørgsmaalet over Guldborgsund aktuelt, og i Loll. Falst. Stiftstid, rejser en Skibsfører, der i mange Aar har sejlet paa Nykøbing F., Spørgsmaalet, om man ikke skal samle Trafiken paa een Bro.

Ved den nye Forbindelse Rødby Havn—Femern, som kræver en ny Bro over Guldborgsund, er der en fin Lejlighed, skriver Skibsføreren, for Nykøbing Havn og By, til at blive af med de to gamle Broer, Chr. IX's Bro og Jernbanebroen, og den Lejlighed bør sikkert benyttes, thi for Søfarten er det meget uheldigt at have 3 Broer lige ved Siden af hinanden, dertil kommer, at Gennemsejlingsåbningerne paa de to gamle Broer er allfor smalle og ikke tidssvarende. Det er jo en Kendsgerning, at der sjældent gaar en større Damper gennem Chr. IX's Bro, uden at den tøner paa en af Siderne af Broen, og med den haarde

Strøm, som tidt løber paa Guldborgsund, er det ofte vanskeligt selv for mindre Skibe at komme ordentligt gennem de gamle Broer. Skibsføreren mener i det hele taget, at Chr. IX's Bro ligger paa et uheldigt Sted, saavel for Havnen som for Skibsfarten. Skal Chr. IX's Bro bibeholdes, maa den i alt Fald forsynes med Klapbro, saaledes at Pilen med den gamle Svingbro kommer væk.

Men var det i Længden ikke det fordelagtigste, spørger Forslagsstilleren, nu at faa slaet alle tre Broer sammen til een stor, moderne Jernbane- og Færdselsbro?

I samme Artikel rejser Spørgsmaalet om Uddybning af det sydlige Guldborgsund. Der vilde da blive megen Trafik gennem Guldborgsund, og tilmed vil Fragterne blive mindre fra tyske Havne til Nykøbing, naar Skibene kan komme ind syd fra i Stedet for at skulle gaa nord om Lolland eller Falster.

»Brandanger« og »Davanger« maa anses for tabt

Ifølge Meddelelse fra Bergen til »Norges Handels- og Sjøfartstidende« maa man regne med Tabel af yderligere to norske Skibe, der sejlede under engelsk Kontrol. Det drejer sig om Damperne »Brandanger«, 4600 Tons, og »Davanger«, 7100 Tons.

Bornholm-Damperen »Carl« kollideret

Dampskibet »Carl«, som omtales nedenfor i anden Anledning og som gaar i fast Rutefart mellem de østbornholmske Havne og København, havde, da den forleden var for Indgaaende gennem Lynetteløbet, en ret haard Kollision med et andet Skib, der var for Udgaende paa Vej mod Bølgebyderne.

Kollisionen indtraf netop som »Carl« naaede ind mod den sidste Afmærkningskost, da i det samme et ca. 8000 Tons stort Skib skulde passere dette Sted og derved passere »Carl«s Kurslinie.

Under Sejlsindsen ind gennem Lynetteløbet havde man ikke paa »Carl« hørt noget Advarselssignal fra det store Skib.

Dampskibet »Carl«s Skade vil blive repareret, men Reparationen vil først blive tilendebragt i Løbet af en halv Snes Dage, og som Følge heraf kan »Carl« ikke indgaa i sin Rutefart før allertidligst omkring den 27. eller 28. November.

Norsk Tilbud paa Bornholm-Damperen »Carl«

Paa et Bestyrelsesmøde i »Fosen Dampskibsselskab« i Trondheim blev der bl. a. behandlet et Spørgsmaal om Køb af Skibe. Bestyrelsen hæftede sig særligt ved Tilbud om et Passagerskib fra Danmark.

Østbornholmske Dampskibsselskab har faaet tilbudt 100,000 Kr. for Damperen »Carl«, men Selskabet vil ikke for Tiden sælge Damperen, der vanskelig kan undværes.

Kvæsthusbroens Brolægning repareres

Ganske naturligt vil en Havnekaj som den nyopførte Østside af Kvæsthusbroen, Indenrigstrafikens store Knudepunkt, der er bygget paa indpumpet Sand, i Løbet af faa

Aar sætte sig noget — man saa for Eksempel saaledes Stenbrolægningen i Aalborgs nye Havn synke ned under selve Kajmurens Overkant og de langs Kajen løbende Jernbaneskiner, kort efter at de paagældende Kajer var taget i Brug.

Paa samme Maade opdagedes det, at der dannede sig Hulrum inde under de store Cementflager, der udgør Bro-lægningen paa Kvæsthusbroen.

Der er derfor boret Huller i Cementflagerne paa den nordøstlige Del af Kvæsthusbroens Kaj og under Tryk sprøjtet Sand, Sten og Jord ned under Cementen, saaledes at de selvopstaaede Hulrum atter er fyldt ud. Hullerne i Cementflagerne er derefter lukket med Asfalt, og Kajgaden er atter i Stand til at taale fuld Belastning.

Norsk Damper savnet

Wallem & Co.s 9500 Tons store Damper »Morviken«, som ifølge »Aftenposten« den 1. April forlod Bergen for at sejle til New York, har ikke ladet høre fra sig i saa lang Tid, at man begynder at nære Ængstelse for dens Skæbne. Man minder dog i denne Forbindelse om, at Stavanger-Damperen »Krossfonn« allerede var opgivet, da den viste sig at være i god Behold. »Morviken« har en Besætning paa 35 Mand.

Svendborg Sømandshøjskole

Svendborg Sømandsskole har holdt sin aarlige Fødselsdagsfest.

Forstander Bollerup gav en Oversigt over Aaret, som han karakteriserede som vanskeligt. Han mindedes de Elever, udgaaet fra Svendborg Sømandshøjskole, der var omkommet paa Havet og udtalte et: »Ære være deres Minde«, medens de mange Mennesker rejste sig.

Skolens Elevtal havde i Aar været 95, det største Elevtal, Skolen nogensinde har haft, men Sommergæsterne havde helt svigtet i Aar, og det højeste Antal, der havde været paa samme Tid, var 30, medens der plejer at være 70—80 normalt. Forstanderen rettede en Tak til de af Byens Borgere, der hjalp Skolen i dens Arbejde og en Tak til sine dygtige Medarbejdere.

Brev fra en dansk Sømand, der har ligget et halvt Aar i U. S. A.

Breve fra Sømand i det fjerne er i denne Tid ofte flere Maanedes om at naa hjem, men undertiden kan det ogsaa ske, at et Brev kommer hurtigere frem. For kort Tid siden kom der Brev til Hjemmet i Danmark fra 1. Styrmand paa D.F.D.S.s Damper »Tunis«, som i Øjeblikket opholder sig »somewhere in the States«. — Brevet var dateret 9. Oktober, og Poststemplet 12. Oktober, saa det er gaaet forholdsvis hurtigt.

Styrmanden skriver bl. a.:

»Den 15. Oktober har vi ligget her i et halvt Aar, og det er jo lidt kedeligt; vi har nu kun een Matros tilbage, men hele Officersbesætningen er her endnu. Ogsaa paa de andre Skibe er Besætningerne svundet betydeligt, men her er heldigvis stadig nok til et Fodboldhold, hvad i Grunden er vor eneste Adspredelse. Vi er stolte af vore Dragter, røde Trøjer med hvid Krave og Manchetter og D.F.D.S.s Malteserkors paa Brystet, hvide Benklæder og røde Strømper med hvide Striber. Holdet bestaar af Styrmand og Mestre, Matroser og Fyrbødere, og foruden fra »Tunis« er nogle fra »Sicilien« og »Broholm«. Vi har spillet Kampe baade mod Klubber i Land, mod Hold fra andre Skibe, mod Kostskoler og Colleges. I Mandags var vi oppe i West Point, ca. 80 km fra New York paa Verdens største Militær-Akademi, hvor vi spillede en Kamp mod Officers-eleverne. Efter Kampen blev vi vist rundt paa Skolen, som er en hel lille By for sig, og senere var vi Gæster i Kadet-messen.

Eksamensresultater

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den Haandværksprøve, som har været afholdt i indeværende Maaned, har været indstillet 22 Eksaminander, som alle bestod.

Fra det gamle Gilleleje

En Kres af gode Gilleleje Borgere har udsendt et nyt, nydeligt udstyret Aarshefte, det 8de i Rækken: Fra det gamle Gilleleje 1940, redigeret af Gillelejes utrættelige Talsmand H. C. Terslin. Efter en Indledning om Museets Fest paa Kongens Fødselsdag følger Gilleleje-Museets Beretning, en Række Artikler, hvoraf flere af Redaktøren, H. C. Terslin, der bl. a. har en meget interessant Redegørelse om Gilleleje under Kaperkrigen, hvori det bl. a. hedder:

1807 ranede Englænderne Danmarks Krigsflaade, og Handedelen var lammet. I den Anledning opstod Kaperiet. Raret skulde hævnes! Og Regeringen udstedte et Reglement for Kaperiet. Blandt Kaperne var der ingen Organisation, og Staten ledede ikke Kaperiet. Kaperflaaden var paa et Tidspunkt paa flere Hundrede Skibe med tilsammen nogle

Tusind Mands Besætning og adskillige Hundrede Kanoner. Kaperudrustningen var privat. Men Kystmilitæsen, Fæstningerne og Kanonbaade beskyttede efter Evne Kaperne. Udrustningen skaffedes til Veje ved Dannelsen af Interessentselskaber, og der udstedtes Kaperaktier. Til en almindelig Kaperbaad med 2 Svingbasser og 10—12 Mands Besætning krævedes et Beløb paa 1200 Rd., og Aktierne lød paa 100 Rd. — Fartøjerne var af forskellig Størrelse, fra aabne Baade til Brigger. — Hver Kaperbatter fik udleveret 1 Sabel eller Huggert, ofte tillige en Pistol eller et Gevær. Baadhager var ofte den væsentlige Armatyr ved Erobringen af en Prise. — Naar et opbragt Skib var blevet prisedomt og Opbringelsesomkostningerne var betalt, blev Restbeløbet delt mellem Rheder og Kapermandskab (efter bestemte Regler, i Mandparter). — Kaperiet havde sine Lys- og Skyggesider i pekuniær og moralsk Henseende. Det kunde hælde, en lille Kaper kunde nappe en god Fangst paa 100,000 Rd., at en Mandspart blev paa 1000 Rd., at en Skibsdreng ved en enkelt Prise tjente 500 Rd. — Endnu findes smukke Møbler, købt for Kaperpenge. Og jeg har hørt Tale om den og den Familie: De kan sagtens; for de har Kaperpenge! Der var nemlig dem af Kaperne, der forstod at passe paa Pengene. — Mange Kaperbatter blev populære, de var jo fædrelandssindede Folk, modige og snilde. Og i deres Hjemegn var man stolt af dem. Gilleleje havde en saadan i *Unge Lars Svendsen*, hvis Navn endnu huskes. — Det var vældige Værdier, Kaperiet indbragte Landet, ialt for 100 Mill. Rd., ved Hjælp af Krigsflaaden, men især af Kaperne. Men det var et ovevælt Erhverv, og ikke faa Kapere gik tabt, og mange Gaster omkom. Kaperiet vedvarede — med en Afbrydelse 1809—10 — indtil 1814, da Freden blev sluttet i Kiel.

Licitation over Vandbygningsarbejder i Tyrkiet

Det tyrkiske Ministerium for offentlige Arbejder har til Hensigt i denne Maaned at bortlicitere Vandbygningsarbejder til et Beløb af 800,000 tyrkiske Pund.

Det drejer sig bl. a. om Bygning af Kanaler ved Tarsus samt Bygninger til Kanalforvaltningen.

Svensk Udmærkelses-Tegn for Søens Folk

Rigsheraldikerembedet har forelagt Handelsministeriet Forslag til en ny Belønningsmedaille »for Mod og Raadsnarhed i en farefyldt Tid«.

Medaillen bliver det første statslige Udmærkelsestegn specielt for Søens Folk og er tænkt udført i Guld i femte Størrelse. Forsiden bærer Kongens Billede og Bagsiden den nævnte Inskription samt Bærerens Navn. Som alle kongelige Medailler skal ogsaa denne bæres i et blaagult Baand, men for at markere Medaillens særlige Karakter forsynes Baandet med et stiliseret Anker i Guld og med et Guldrøb som nederste Kant.

Særligt Clearings-Institut i Norge

Paa Grund af det stigende Antal Clearingaftaler, som Norge i den sidste Tid har afsluttet, er det af praktiske Grunde blevet nødvendigt at foretage en Omorganisation af Clearingvirksomheden i Norges Bank. Ved en Forordning fra Handelsministeriet er der oprettet et særligt Clearingsinstitut, som vil overtage Norges Banks Clearingskontors Funktioner. Til Chef for det nye Institut er udnævnt Helge Schirmer, som nu leder Valutaafdelingen i Norges Bank.

Den nye svenske Færge

De svenske Statsbaner besluttede for et Par Aar siden at anskaffe en ny Færge til Overfarten Malmø-København, og i Foraaret blev der truffet Forberedelse til en saadan Nybygning. I disse Dage har man taget Bestemmelse om indtil videre at henlægge Projektet.

Aarsagen til, at man har taget denne Beslutning, er i første Række den foreliggende Situation og tillige, at de svenske Værfter, der er i Stand til at levere en saadan Færge, har tilkendegivet, at de foreløbig og mindst 2 Aar ud i Fremtiden ikke kan paalage sig Arbejdet, dels af Hensyn til Ordre paa Skibe, man ligger inde med og dels Vanskeligheder med Fremskaffelse af Materialer af forskellig Art.

Den gamle Færge »Malmø«, der er over 40 Aar gammel, maa saaledes endnu nogle Aar, sammen med den danske Færge »Prins Christian« deltage i Overfarten.

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

Flodskibe af Aluminium

De tyske Kalkulationer vedrørende Økonomien af Flodskibe af Aluminium har vist meget gunstige Resultater. En Slæbebaad paa 67 m Længde, 9 m Bredde og 2 m Dybgaende vejer omkring 200 Tons, hvoraf 150 falder paa Jernet. Disse 150 Tons kunde erstattes med 50 Tons Aluminium, hvorved Skibet vilde veje 100 Tons i Stedet for 200. Det ulastede Skibs Dybgaende vilde derved formindskes fra 37 cm til 18.5 cm, og Lasteevnen forøges fra 900 til 1000 Tons.

Den ringere Dybgaende og henholdsvis den højere Lasteevne har den Fordel, at Aluminiumsskibet stadigt kan sejle, selv hvor Jernskibet maa indstille sin Fart paa Grund af lav Vandstand. Man har beregnet, at Aluminiumsskibet kan befordre 1500 Tons mere Fragt om Aaret og derfor kan faa tilsvarende større Fragtindtægt end et Jernskib af samme Størrelse.

Ved en gennemsnitlig Rejsestrækning paa 400 km og 15 Rejser om Aaret beløber Merydelsen sig til 600,000 Tonkilometer, og ved en Fragtsats paa 6 Pfennige bliver Merindtægten 3600 Rmk. om Aaret. Ved en Forrentning paa 4½ pCt. vilde dette betyde, at Aluminiumsskibet kan koste indtil 80,000 Rmk. mere end det tilsvarende Jernskib, uden at Redernes Nettofortjeneste vilde blive formindsket. Men Merudgiften for Aluminiumsskibet beløber sig kun til 55,000 Reichsmark, og altsaa er den økonomiske Fordel indlysende.

Indvielse af Fiskeri- og Trafikhavn

Forleden indviede Amtmand *Lassen*, Svendborg, den nye Fiskerihavn i Spodsbjerg, og dermed blev et Arbejde, der har staaet paa i 2½ Aar, afleveret til den stedlige Fiskeriforening.

Havnearbejdet har kostet ca. 150,000 Kr. En Landgangsdæmning er bygget ud til Fiskeri- og Dampskibsmølen. Ved Havnens søndre Side er opført en Læmole.

Man regner nu med, at Havnen kan holde Stand mod Langelandsbøllens Bølger under Efteraars- og Vinterstormene. Den gamle Havn gik det haardt ud over under de sidste Par Aars Stormperioder.

Ruten Lissabon-New York

Skibsfartsforbindelsen mellem De forenede Stater og Lissabon er blevet tilføjet et alvorligt Slag som Følge af de græske Skibes Bortfald. For tildels at raade Bod herpaa vil »Companhia Colonial de Navegacao« og »Companhia Nacional de Navegacao«, der er de betydeligste portugisiske Skibsfartsselskaber, faa Tilladelse til at tage deres store Passagerdampere ud af Afrikatjenesten og sætte dem ind paa Ruten Lissabon—New York. Det bliver herefter et aabent Spørgsmaal, hvorledes denne yderligere Inddragning af Skibe fra Afrikatjenesten, som siden Krigens Udbrud har lidt stærkt under Tonnagemangel, vil virke.

Finske Havne

Stadsfuldmægtigen i Lovisa har bevilget et Beløb af 5,3 Mill. Fmk. til Igangsættelsen af forskellige Arbejder. Halvdelen af Beløbet skal anvendes til en Udvidelse af Stadens Havn i Valkom.

Lynæs-Kutteren »Havhesten« minesprængt

»Havhesten« H. 24 af Lynæs er forleden minesprængt i Isefjorden. Besætningen bestod af 3 Mand. Føreren, Jens Stefan Petersen, Lynæs, og hans Broder, Medejer af Baaden, Chr. Justinus Petersen, dræbtes. Haardtsaaret blev Henry Emil Nielsen, ligeledes Lynæs. Begge de dræbte efterlader sig Enke.

Forbud mod Udførsel af Valuta og Værdipapirer fra Finland

Ifølge en Statsrandsbeslutning af 31. Oktober er al Udførsel af finsk og udenlandsk Valuta samt finske og udenlandske Værdipapirer med visse Undtagelser forbudt. Rejsende til Udlandet er saaledes i Fremtiden kun berettigede til at medføre indtil 100 Fmk. i Metalmonnt. For Udførsel af yderligere Beløb til Dækning af Rejseomkostningerne maa Finlands Banks Tilladelse indhentes. Udlænding kan, i Fald han ved Indrejsen har deklareret medførte Penge og Værdipapirer, ved Udrejse medføre det samme Beløb, han har indført.

Endvidere bestemmes, at al udenlandsk Valuta og Fordringer i udenlandsk Valuta skal overgives til Finlands Bank inden Udløbet af otte Dage efter Bestemmelsens Ikrafttræden.

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

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

85 Aar

En gammel kendt og afholdt Skibskaptajn, *E. Holst*, fyldte forleden 85 Aar. Kaptajn Holst, der er født paa Agersø, hvor Faderen var Præst, begyndte Sølivet i 1870, og efter Sejlads i forskellige Sejlskibe tog han i 1874 Navigationseksamen i Svendborg, og derefter sejlede han som Styrmand i Sejlskibe, indtil han i 1877 indtraadte som Styrmand i det daværende »København-Newcastle Dampskibsselskab«s Eksportdamper »Constantin«, som forøvrigt 3 Aar senere sammen med Eksportdamperne »George« og »Olga« blev overtaget af D.F.D.S. Han avancerede ret hurtigt til Fører og sejlede med forskellige af Selskabets Skibe.

Da Det Forenede Dampskibsselskab i 1900 afhændede Øresundstrafikken til det nyoprettede Dampskibsselskab »Øresund«, var han Fører af Passagerdamperen »Salt-holm«, der gik i Kystfarten og paa Helsingborg og Landskrona. Senere førte han bl. a. Huldamperen »Gefion« og Dampskibet »Sverrig«, og det sidste Skib, han førte, da han i 1913 gik i Land, var Damperen »Malmø« paa Ruten København—Malmø.

50 Aar

En inden for Navigatørstanden velkendt Mand, nemlig Navigationslærer *Chr. Dannow*, Svendborg, fyldte 50 Aar forleden.

Dannow stammer fra Lemvig, men tog i sin Tid sine nautiske Eksaminer ved Svendborg Navigationsskole. Han blev senere ansat ved Skolen som Lærer og har virket som saadan i over 20 Aar. Paa Grund af sit vennelske Sind og sin rolige Optræden har Hr. Dannow altid været særdeles vellidt af sine Elever, og mangfoldige Navigatører vil paa Fødselsdagen sende ham en venlig Tanke.

50 Aar

Den 19. November fyldte Fører i Akts. »Carl Nielsen«, Kaptajn *Knud Østerbye*, 50 Aar. Kaptajn Østerbye er Fører af S/P »Storebjørn«.

70 Aar

Tidligere Fører i Alfred Christensens Rederi, Kaptajn *N. J. Christensen*, fylder den 23. November 70 Aar. Kaptajn Christensen, der var Fører af S/S »Holland«, ophørte at sejle ved Udgangen af 1939.

50 Aar

Fører i Siam Steam Navigation Company, Kaptajn *Johannes Petersen*, fylder den 23. November 50 Aar. Kaptajn Petersen var først Styrmand i Det østasiatiske Kompagni, hvorfra han overgik til Siam Steam Nav. Co., hvor han har været Fører i en Række Aar.

Dødsfald

Til Familien i Marstal er der indlobet Efterretning om, at den unge Styrmand Alb. Albertsen er afgaaet ved Døden i Udlandet.

Dødsfald

En gammel, veltjent og i vide Kredse kendt og afholdt Maskinmester, *Rasmus Rasmussen*, Fredensborg, er død, 74 Aar gammel. Maskinmester Rasmussen, der i 1890 fik Ansættelse i D.F.D.S., tog efter 41 Aars Tjeneste i 1931 sin Afsked. Som Maskinchef har Rasmussen sejlet med en Række af D.F.D.S.s Esbjergbaade, bl. a. »A. P. Bernstorff«, »I. C. la Cour« og »N. J. Fjord«. Maskinmester Rasmussen tog i flere Aar aktivt Del i Maskinmestrenes Forenings Arbejde, og han var Aarene 1917—19 Formand for D.F.D.S.s Udvalg inden for Maskinmestrenes Forening.

Dødsfald

Skibsbygger *Villiam Nielsen*, Nykøbing F., fra hvis Skibsbyggeri der i Aarenes Løb er udgaaet en Række mindre Sejlskibe, er afgaaet ved Døden, 62 Aar gammel.

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 StedetAnstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY**HYRE- & EFFEKTFORSIKRING****STRIKEFORSIKRING**Amaliegade 33
KØBENHAVNTlf. 12.432
12.267
12.732**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

M. B. COHNTOLBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR. I
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang Ul. Katalog

VINKE & COShipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: Rotterdam Telephone: 84880 (8 lines)
Vinkenco

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.

56. Aargang.

København 21. November 1940.

Nr. 49.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnement kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 10, København K.

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

Danmark.

2708. (T). Lystønder ombyttes med Spirtønder for Vinteren.

Alle de af Lystønderne i de *danske* Farvande, hvis Lys midlertidigt er slukket, vil efter Midten af December Maaned d. A. blive ombyttet med Spirtønder for Vinterperioden.

I. Østersøen.

2709. (P). Sverige. Fyrskib og Lystønder udlægges.

(U. f. s. Nr. 45/2287. Stockholm 1940.)

Nedennævnte Fyrskib og Lystønder vil snarest atter blive udlagt:

- a) Strækningen *Falsterborev—Utlängan*: *Nedjan* Lystønde c. $55^{\circ} 34' N.$ $14^{\circ} 24' E.$ Lys- og Fløjtetønden *Klotet*.
b) *Gotland*: *Hoborgs rev* Lys- og Fløjtetønde c. $56^{\circ} 52' N.$ $18^{\circ} 07' E.$
c) Strækningen *Utlängan—Häradsjär*: Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund*. indtil videre paa c. $56^{\circ} 09',_0 N.$ $16^{\circ} 03',_4 E.$ Fyrskibet *Utgrunden* c. $56^{\circ} 21' N.$ $16^{\circ} 15' E.$ Lystønden *Ölands norra grund* c. $57^{\circ} 29' N.$ $17^{\circ} 10' E.$ Lys- og Fløjtetønderne *Blackan* og *Kungsgrund*.

(E. f. S. Nr. 3/131 1940.)

2710. Sverige. Ölands södra uddes Fyr S. t. W. Oplysning om Vrag.

(U. f. s. Nr. 46/2392. Stockholm 1940.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 45/2537 1940 meddeles, at der ved Eftersøgning af det paa c. $56^{\circ} 06',_0 N.$ $16^{\circ} 22',_0 E.$ formodede Vrag paa nævnte Sted er fundet et havareret Sømærke, som er bjerget.

(E. f. S. Nr. 45/2537 1940.)

2711. (P). Sverige. Hävringe. Reservefyrskib udlægges.

(U. f. s. Nr. 45/2285. Stockholm 1940.)

Paa *Hävringe* Fyrskibs Plads paa c. $58^{\circ} 33',_3$ N. $17^{\circ} 30',_6$ E. vil snarest midlertidigt blive udlagt et Reservefyrskib, som paa Siderne er mærket *Reserv.* Saavel Fyrkarakter som Taagesignaler adskiller sig fra det sædvanlige *Hävringe* Fyrskibs. Reservefyrskibet vil vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink 1^s , Mørke 4^s . Under usigtbart Vejr giver Reservefyrskibet 2 Stød hver 30^s , Stød 3^s , Pause 6^s , Stød 3^s , Pause 18^s .

Det sædvanlige *Hävringe* Fyrskib vil formentlig kunne genudlægges paa Station c. 1. December 1940.

2712. Sverige. Stockholm Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.

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

Det er forbudt

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

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

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

2713. Sverige. Stockholm Skærgaard. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 45/2283. Stockholm 1940.)

Fyrene *Söderarm* paa c. $59^{\circ} 45'$ N. $19^{\circ} 25'$ E. og *Grönskär* paa c. $59^{\circ} 17'$ N. $19^{\circ} 02'$ E. er atter tændt.

2714. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodskontoret i Oulu.)

Kemi Fyrskib paa c. $65^{\circ} 21'$ N. $24^{\circ} 21'$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. -Nr. 48/2698 1940.)

2715. Finland. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 31/989. Helsingfors 1940.)

Lystønden *Ajos* paa $65^{\circ} 40' 24''$ N. $24^{\circ} 30' 35''$ E. samt Lys- og Klokketønden *Kemi angoringsboj* paa $65^{\circ} 28' 21''$ N. $24^{\circ} 20' 04''$ E. er inddraget for Vinterperioden.

2716. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Lys- og Klokketønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 31/1002. Helsingfors 1940.)

Kemi Lys- og Klokketønde paa $65^{\circ} 03' 51''$ N. $24^{\circ} 18' 45''$ E. er inddraget for Vinterperioden.

2717. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Degerby. Nye Ledefyr tændt.

(U. f. s. Nr. 31/995. Helsingfors 1940.)

Paa *Degerby övre* Ledebaake paa $60^{\circ} 01' 47''$ N. $20^{\circ} 23' 15''$ E. er opsat et elektrisk Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: $0,5$ Sm.

Paa *Degerby nedre* Ledebaake paa $60^{\circ} 01' 51''$ N. $20^{\circ} 23' 19''$ E. er opsat et elektrisk Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: $2,9$ m. Synsvidde: $0,5$ Sm.

Fyrene er overet i Pejling c. 213° .**2718. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Långholm Fyr N. Sømærke flyttet.**

(U. f. s. Nr. 31/994. Helsingfors 1940.)

Den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa $60^{\circ} 06' 57''$ N. $20^{\circ} 32' 03''$ E. er flyttet til $60^{\circ} 06' 55''$ N. $20^{\circ} 32' 03''$ E.

2719. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Skiftet. Nyt Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 31/993. Helsingfors 1940.)

En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa $60^{\circ} 04' 53''$ N. $20^{\circ} 50' 08''$ E., paa hvilken Plads der nu findes 2 ens Sømærker ved Siden af hinanden.

2720. Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Fyrbelysning forandret. Ledebaaker opført.

(N. f. S. Nr. 48/3678. Berlin 1940.)

A. *Russarö* Ledefyr forandret.

a) Bagfyret paa c. $59^{\circ} 46',_3$ N. $22^{\circ} 56',_9$ E., der viste rødt, fast Lys, er forandret til at vise hvidt, fast Lys. Fyret er anbragt paa en hvid Flade med sort, lodret Stribe.

b) Forfyret paa c. $59^{\circ} 46',_6$ N. $22^{\circ} 56',_4$ E. paa *Russarö* NW.-Side, der viste rødt, fast Lys, er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 3^s , Lys 2^s , Mærke 1^s .

Ledefyrene er overet i Pejling c. 135° .

B. Nye Ledefyr tændt.

1. *Måsskär* Ledefyr.

a) Bagfyret paa c. $59^{\circ} 47',_8$ N. $22^{\circ} 55',_2$ E., paa *Måsskär*, viser rødt, fast Lys. Hvid Flade med sort, lodret Stribe.

b) Forfyret paa c. $59^{\circ} 47',_5$ N. $22^{\circ} 55',_2$ E., paa Øen S. for *Måsskär*, viser rødt Et-Blink hver $3,5^s$. Hvid Flade med sort, lodret Stribe.

Ledefyrene er overet i Pejling c. 0° .2. *Landingsbro* Ledefyr.

a) Bagfyret paa c. $59^{\circ} 48',_9$ N. $22^{\circ} 54',_3$ E., paa Landingsbroen, viser hvidt, fast Lys. Hvid Flade med sort, lodret Stribe.

b) Forfyret paa c. $59^{\circ} 48',_{55}$ N. $22^{\circ} 54',_{45}$ E., paa Hovedet af Landingsbroen, viser hvidt Et-Blink hver 5^s . Hvid Flade med sort, lodret Stribe.

Fyrene er overet i Pejling c. 17° .C. *Granskär* Ledebaaker opført.a) Bagbaaken paa c. $59^{\circ} 48',_{25}$ N. $22^{\circ} 53',_{15}$ E., paa Klippen ved *Kistskär*.

b) Forbaaken paa c. $59^{\circ} 47',_9$ N. $22^{\circ} 53',_8$ E., paa Klippen NE. for *Granskär*. Hvid, trekantet Flade med sort, lodret Stribe.

Baakerne er overet i Pejling c. 315° .

(Kort Nr. 183.)

2721. Rusland. Finske Bugt. Lystønder udlagt.

(N. f. S. Nr. 48/3679. Berlin 1940.)

1. En hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa c. $60^{\circ} 01',_3$ N. $29^{\circ} 00',_0$ E.

2. En hvid- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa c. $59^{\circ} 56',_8$ N. $28^{\circ} 28',_2$ E.

3. En hvid- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa c. $59^{\circ} 56',_8$ N. $28^{\circ} 10',_0$ E.

4. En hvid- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa c. $60^{\circ} 09',_5$ N. $28^{\circ} 08',_8$ E.

(Kort Nr. 184.)

2722. Tyskland. Østersøen. Vinterafmærkning.

(N. f. S. Nr. 48/3749. Berlin 1940.)

Omskiftning af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.

2723. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Ledebaaker opført.

(N. f. S. Nr. 48/3753. Berlin 1940.)

a) Bagbaaken er opført paa $54^{\circ} 32' 16''$ N. $18^{\circ} 32' 03'',_5$ E. Hvid Flade med 3 sorte, lodrette Striber. Højde over Vandfladen: $22,5$ m.

b) Forbaaken er opført paa $54^{\circ} 32' 15'',_3$ N. $18^{\circ} 33' 03''$ E. Hvid Flade med en sort Trekant. Højde over Vandfladen: $12,5$ m.

Baakerne er overet i Pejling $271^{\circ},_3$ og leder gennem Indsejlingen til Havnen.

2724. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Oplysning om Afmærkning.

(N. f. S. Nr. 48/3753. Berlin 1940.)

E. f. S. Nr. 43/2456 og 43/2457 1940 annulleres og erstattes med:

- a) En rød Spirtønde er udlagt i 12,2 m Vand paa $54^{\circ} 32' 16''$ N. $18^{\circ} 34' 30''$,₇ E.
 b) En sort Spidstønde er udlagt i 11,2 m Vand paa $54^{\circ} 32' 12''$,₆ N. $18^{\circ} 34' 31''$,₅ E.
 c) En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,3^s, Mørke 4,7^s, er udlagt i 11,5 m Vand paa $54^{\circ} 32' 16''$,₅ N. $18^{\circ} 35' 18''$,₅ E.
 d) En sortmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,3^s, Mørke 4,7^s, er udlagt i 12 m Vand paa $54^{\circ} 32' 10''$,₇ N. $18^{\circ} 35' 18''$ E.
 e) En rødmalet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, er udlagt i 13,2 m Vand paa $54^{\circ} 32' 37''$ N. $18^{\circ} 36' 40''$ E.
 f) En hvid og rød ternet Lys- og Klokketønde *GTH.* (Anduvningstønde), der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s, er udlagt i 12,2 m Vand paa $54^{\circ} 32' 10''$,₄ N. $18^{\circ} 36' 13''$,₅ E. Lystønden er forsynet med Ballon og Krydstopbetegnelse.

(E. f. S. Nr. 43/2456 og 43/2457 1940. Kort Nr. 181.)

2725. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Baaker for maalt Mil. Tønder udlagt.

(N. f. S. Nr. 48/3671. Berlin 1940.)

Paa Halvøen *Hela* er opført 3 Baakesæt til Afmærkning af en maalt Mil. Til Betegnelse af Kurslinien er paa hver af nedennævnte Pladser udlagt en rød- og hvidmalet Fortøjningstønde:

- a) $54^{\circ} 36' 43''$,₈ N. $18^{\circ} 43' 32''$,₂ E. c) $54^{\circ} 38' 17''$,₇ N. $18^{\circ} 41' 24''$,₂ E.
 b) $54^{\circ} 37' 30''$,₉ N. $18^{\circ} 42' 28''$,₄ E.

Det er alle Skibe og Fartøjer forbudt at komme disse nærmere end 1 Sm.

(Kort Nr. 181.)

2726. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Staberhuk W. Arbejder udføres.

(N. f. S. Nr. 48/3673. Berlin 1940.)

Paa $54^{\circ} 24' 00''$ N. $11^{\circ} 14' 18''$ E. udføres forskellige Arbejder. Paa Redskaberne vises om Dagen Signal efter § 20 i den *tyske Seewasserstrassenordnung (SWO)*. Om Natten intet Signal. Saavel Dag som Nat skal der under Passage udvises Forsigtighed, og Farten skal sættes ned.**2727. Tyskland. Fehmarnsund. Bundundersøgelser udføres. Advarsel.**

(N. f. S. Nr. 48/3672. Berlin 1940.)

I *Fehmarnsund* paa $54^{\circ} 24' 12''$ N. $11^{\circ} 06' 42''$ E. udføres Bundundersøgelser med faststaaende Redskaber. Fra disse Redskaber vises om Dagen de i den *tyske Seewasserstrassenordnung (SWO)* § 19 og § 25 foreskrevne Dag- og Taagesignaler. Natsignaler gives ikke.Ved Besejling af *Fehmarnsund* skal der udvises Forsigtighed. Redskaberne bliver sandsynligvis ude til Begyndelsen af næste Aar og bjerges da uden nærmere Meddelelse.

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2728. (P). Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Taagesignal oprettes.**Den 15. Januar 1941 eller snarest derefter installeres en Sirene paa *Gilleleje* Havns W.-lige Ydermoles Hoved til Afgivelse af Taagesignal, 1 Stød hver 20^s, Stød c. 4^s, Pause c. 16^s. Tonehøjde c. 330 c/s. $56^{\circ} 07' (48'')$ N. $12^{\circ} 18' (54'')$ E.

(Kort Nr. 131, 130, 102, 125, 100 og 180. Danske Lods III, Side 16. Havnelods, Side 72. Fyr.-Fort. Nr. 234.)

2729. Sverige. Sundet. Sejlløb afmærket.

(U. f. s. Nr. 46/2358. Stockholm 1940.)

Et nyt Sejlløb fra *Pinhättan* (c. 55° 45' N. 12° 51' E.) til *Kullen* (c. 56° 18' N. 12° 26' E.) er afmærket med en enkelt Række rød- og gulmalede Stager og Tønder. Saavel N.- som S.-gaaende skal man have Afmærkningen paa Bagbords Side i c. 50 m Afstand.

Ved Passage af de ved *Sundets* N.-lige Indgang udlagte Hindringer forholdes som tidligere meddelt.

(E. f. S. Nr. 27/1758 og 32/1978 1940.)

2730. Sverige. Sundet. Anduvning af Havne.

(U. f. s. Nr. 46/2359. Stockholm 1940.)

Følgende Havne bør anduves fra nedennævnte Pladser:

1) *Höganäs* fra Skæringspunktet mellem det nye, afmærkede Sejlløb og Indsejlingsfyrlinien.

2) *Hälsingborg* fra den rød-gule Stage paa c. 56° 02',₀ N. 12° 40',₈ E. eller fra Skæringspunktet mellem Sejlløbet og Linien fra *Hälsingborg* N.-lige Havneindløb til *Helsingør* Havneindløb.

3) *Kopparverket* fra den rød-gule Stage paa c. 55° 59',₉ N. 12° 41',₇ E.

4) *Råå* fra den rød-gule Stage paa c. 55° 59',₀ N. 12° 42',₁ E.

5) *Landskrona* fra den rød-gule Stage paa c. 55° 52',₃ N. 12° 44',₈ E.

6) *Malmö* fra den S.-ligste rød-gule Stage paa c. 55° 38',₉ N. 12° 57',₇ E.

2731. Sverige. Sundet. Malmö—København. Afmærkning af Sejlløb forandret.

(U. f. s. Nr. 46/2360. Stockholm 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 47/2630 1940 meddeles, at alle i *svensk* Farvand ved Sejlløbets S.- og W.-Side udlagte sort- og hvidmalede Stager samt den ved Drejepunktet paa 55° 44',₀₄ N. 12° 50',₆₂ E. udlagte sorte Tønde er inddraget.

Ved Sejlads i Sejlløbet skal man nu, saavel til som fra *Malmö*, have den resterende gul- og rødmalede Afmærkning paa Bagbords Side.

2732. Danmark. Lille-Bælt. Tvingsbjerg, Vinkeltår W. Skibsfartshindring. Oplysning om Plads og Afmærkning.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 48/2700 1940 meddeles det, at Pladsen for den deri nævnte Skibsfartshindring er 55° 18',₈ N. 9° 51',₈ E. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 150 m NE. for Pladsen.

2733. Danmark. Lille-Bælt. Fyns W.-Kyst. Agernæs. Læmole opført.

En Læmole, der strækker sig c. 50 m i NW.-lig Retning fra Kysten, er opført ved *Agernæs* paa 55° 11' (58") N. 9° 59' (19") E. Ved Molens E.-Side er Bolværkshøjden 1,₅ m og Vanddybden 2,₅—1,₀ m. Der er ingen Fyrbelysning paa Læmolen.

(Kort Nr. 151, 152, 150, 126 og 180. Danske Lods III, Side 137. Havnelods, Side 35.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**2734. Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Havn SW. Skibsfartshindring.**

En Skibsfartshindring rapporteres i c. 9 m Vand paa 55° 55' (37") N. 11° 51' (12") E., c. 1 Sm SW. t. S. for *Lynæs* Havn. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt 100 m NE. for Pladsen.

2735. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Tillægning til NE.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.

Paa Grund af Bolværksarbejder i Aarhus Havns Bassin II, er Tillægning til og Fortøjning ved Bassinets NE.-lige Bolværk ved *Pier II, Trælastkajen*, midlertidigt forbudt. c. 56° 09',₅ N. 10° 13',₃ E.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2736. Danmark. Horns Rev. Cancer Lys- og Fløjtetønde W. Oplysning om Dybde. Den i Kortet paa 55° 29' 22" N. 8° 01' 41" E., c. 900 m W. for *Cancer Lys- og Fløjtetønde*, anførte Dybde af 4,7 m skal rettes til 5,0 m.

(Kort Nr. 94.)

2737. Danmark. Jylland W.-Kyst. Juvre Dyb. Oplysning om Afmærkning.

1. *Juvre Sand* Baake paa N.-Siden af Sandet er beliggende paa 55° 12' 35" N. 8° 31' 20" E.

2. Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Rømø Flak N.*, ligger i 10 m Vand paa 55° 13' (53") N. 8° 24' (45") E.

3. Paa Strækningen S. for *Koresand* er Sejllobet afmærket, som følger:

a. Hvid Stage med Halmvisk, *Store Sælhundebanke W.*, i 4 m Vand paa 55° 13' (32") N. 8° 25' (54") E.

b. Hvid Stage med Halmvisk, *Store Sælhundebanke SW.*, i 4 m Vand paa 55° 13' (07") N. 8° 26' (41") E.

c. Hvid Stage med Halmvisk, *Store Sælhundebanke E.*, i 4 m Vand paa 55° 12' (54") N. 8° 27' (42") E.

d. Hvid Stage med Halmvisk, *Koresand S.*, i 4 m Vand paa 55° 12' (47") N. 8° 28' (46") E.

(Kort Nr. 94. Søm.-Fort. Side 14.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2738. Frankrig. Concarneau Anduvning. Laouen Pod Baake ødelagt.

(N. f. S. Nr. 47/3611. Berlin 1940.)

Laouen Pod sorte Jernbaake med cylindrisk Topbetegnelse paa 47° 51' 18" N. 3° 58' 02" W. er bortskyllet af Havet.

2739. Portugal S.-Kyst. Porto de Portimão. Ferragudo Ledofyr flyttet.

(N. f. S. Nr. 45/3613. Berlin 1940.)

Ferragudo Ledefyr er flyttet til nedennævnte Pladser:

a) Forfyret til c. 37° 07',₂ N. 8° 31',₂ W., c. 300 m 220° fra Møllen.

b) Bagfyret til Møllen.

Fyrene er overet i Pejling 40°.

Som Dagmærker er Fyrene som tidligere forsynet med hvide Skiver.

(E. f. S. Nr. 28/1795 1940.)

2740. Afrika W.-Kyst. Angola. Cabo das Três Pontas. Nyt Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 47/3616. Berlin 1940.)

Paa det højeste Punkt af *Cabo das Três Pontas* er paa c. 10° 22' S. 13° 33' E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 48 m. Synsvidde: 19 Sm. Hvidt, firkantet, muret Taarn med 2 Sidebygninger.

2741. Afrika W.-Kyst. Angola. Novo Redondo Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 47/3617. Berlin 1940.)
Novo Redondo Fyr paa c. $11^{\circ} 06',5$ S. $13^{\circ} 53',0$ E., der viste hvidt, fast Lys, er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: 32 m. Synsvidde: 14 Sm. Fyrlanterne paa en sort Jernsøjle med Gelænder og Trappe.
2742. Azorerne. Pico. Cais do Pico Fyr. Fyrbygning forandret.
(N. f. S. Nr. 47/3618. Berlin 1940.)
Cais do Pico Fyr paa c. $38^{\circ} 32' N$. $28^{\circ} 20' W$. er nu anbragt paa en 5 m høj Betonbygning med firkantet Ophugning til Fyrlanteren, omgivet af en Mur.
2743. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Handkerchief Fyrskib ommalet.
(U. f. a. Nr. 45/2310. Stockholm 1940.)
Handkerchief Fyrskib paa c. $41^{\circ} 29' N$. $70^{\circ} 04' W$. er ommalet. Overbygningen er nu hvid, Skorsten, Luftrør, Mast og Fyrlanterne gule.

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

2744. Venezuela. Cubagua Island. Nyt Fyr tændt.
(U. f. a. Nr. 45/2312. Stockholm 1940.)
Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mærke $2,7^s$, er tændt paa c. $10^{\circ} 50',5$ N. $64^{\circ} 10',0$ W. paa *Cubagua Island* NE.-Pynt. Flammens Højde: $8,8$ m. Synsvidde: 5 Sm. Sort Gitterværkstaarn af Jern.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2745. Frankrig. Golfe de Fos. Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 47/3599. Berlin 1940.)
Fyret paa *Canal Saint Louis* S.-Mole paa c. $43^{\circ} 23',4$ N. $4^{\circ} 52',3$ E., der viste hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser, er forandret til at vise hvidt, fast Lys.
2746. Grækenland E.-Kyst. Euripo Channel. Cape Aghia Marina Fyr flyttet.
(N. f. S. Nr. 47/3606. Berlin 1940.)
Cape Aghia Marina Fyr paa c. $38^{\circ} 11',6$ N. $24^{\circ} 04',7$ E. er flyttet til c. $38^{\circ} 14',8$ N. $24^{\circ} 07',1$ E., paa Pynten N. for Indsejlingen til *Armyro Potamo* Havn. Fyrkarakteren er uforandret. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 8 Sm. Fyret lyser mellem Pejlingerne 287° og 137° .
Fyrets Navn er forandret til *Armyro Potamo* Fyr.
2747. Rumænien. Sorte Hav. Sulina Anduvning. Sejladsforskrift.
(N. f. S. Nr. 47/3609. Berlin 1940.)
Alle til *Sulina* bestemte Skibe skal afvente Lods paa c. $44^{\circ} 57' N$. $29^{\circ} 45' E$., c. 8 Sm NE. for *St. Georges* Fyr.
Sulina: c. $45^{\circ} 10' N$. $29^{\circ} 44' E$.
(E. f. S. Nr. 34/2056 1940.)

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

2748. Afrika E.-Kyst. Fransk Somaliland. Djibouti. Ambouli Fyrtaarn ommalet.
(N. f. S. Nr. 47/3628. Berlin 1940.)
Det hvide Taarn paa c. $11^{\circ} 34' N.$ $43^{\circ} 07' E.$, *Ambouli* Forfyr, er blevet forsynet med en rød, vandret Stribe.

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

2749. Sibirien. Tartary Bugt. De Kastri (Castries) Bugt. Kloster Kamp Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 47/3630. Berlin 1940.)
Kloster Kamp Fyr paa $51^{\circ} 25' 28'' N.$ $140^{\circ} 53' 10'' E.$, der viste hvidt Lys med En-Formørkelser, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s.
2750. Sibirien. Kamchatka. Osjernoj Fyr slukket.
(N. f. S. Nr. 47/3631. Berlin 1940.)
Osjernoj (Ozernaya) Fyr paa c. $51^{\circ} 27',_6 N.$ $156^{\circ} 30',_0 E.$, ved Indsejlingen til *Osjernaja* Floden, er slukket.

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 2631 England. Portsmouth Harbour.
- Sverige:*
R 65 a Kalmarsund, södra delen.
- Tyskland:*
R D. 249 Die Elbe von Brunshausen bis Tinsdahl.

Tillæg.

I. Østersøen.

2751. Sverige S.-Kyst. Torhamn Indsejling. Baake fjernet.
(U. f. S. Nr. 45/2346. Stockholm 1940.)
Videskärs kummel paa $56^{\circ} 03',_{85} N.$ $15^{\circ} 48',_{46} E.$, W. for *Långören*, er fjernet.

2752. (P). Sverige. Västervik Indsejling. Idösund. Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 46/2343. Stockholm 1940.)

a) Ved *Stickskår* Fyr paa c. $57^{\circ} 43' N.$ $16^{\circ} 45' E.$ vil den grønne Vinkel mellem Pejlingerne 122° og 230° blive afskærmet saaledes, at Fyret ikke bliver synligt mellem Pejlingerne c. 200° og c. 210° .

b) Ved *Idö* Fyr paa c. $57^{\circ} 43' N.$ $16^{\circ} 46' E.$ vil den røde Vinkel mellem Pejlingerne 184° og 210° blive afskærmet saaledes, at Fyret ikke bliver synligt mellem Pejlingerne c. 198° og c. 202° .

(E. f. S. Nr. 46/2606 1940.)

2753. (P). Sverige. Arkö—Häradskår. Kvarnholmen Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 46/2342. Stockholm 1940.)

Kvarnholmen Fyr paa c. $58^{\circ} 12',_6 N.$ $16^{\circ} 53',_9 E.$ vil blive forandret til at lyse, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra 190° til c. 217° . | 4. Hvidt i Pejl. fra c. $345^{\circ},_5$ til c. $348^{\circ},_5$. |
| 2. Rødt i — - c. 217° - c. 301° . | 5. Rødt i — - c. $348^{\circ},_5$ - 6° . |
| 3. Grønt i — - c. 301° - c. $345^{\circ},_5$. | |

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

2754. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Sunket Pram fjernet. Oplysning om Vrag og Afmærkning.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 47/2640 1940 meddeles, at den deri omhandlede sunkne Pram er fjernet. Den ved *Svovlsyrekajen* i 8 m Vand sunkne Uddybningsmaskine er afmærket med 1 Stage med 2 grønne Flag NE. for Vraget og 1 Stage med 1 grønt Flag SW. for Vraget. Toppen af Uddybningsmaskinens Mast er i Vandoverfladen. c. $55^{\circ} 40',_6 N.$ $11^{\circ} 05',_6 E.$

(E. f. S. Nr. 47/2640 1940.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2755. Danmark. Kattegat. Sejersø Fyr SW. t. W. Skibsfartshindring fjernet. Afmærkning inddraget.

(N. f. S. Nr. 48/3685. Berlin 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 23/1575 1940 meddeles, at den deri omhandlede Skibsfartshindring paa c. $55^{\circ} 52',_3 N.$ $10^{\circ} 57',_7 E.$, c. 5 Sm 236° fra *Sejersø* Fyr, er fjernet. Vragvageren er inddraget.

(E. f. S. Nr. 23/1575 1940.)

2756. Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.

(N. f. S. Nr. 48/3688. Berlin 1940.)

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

- | | |
|--|--|
| a) $57^{\circ} 45',_0 N.$ $10^{\circ} 42',_0 E.$ | c) $57^{\circ} 30',_4 N.$ $10^{\circ} 34',_1 E.$ |
| b) $57^{\circ} 45',_0 N.$ $10^{\circ} 44',_0 E.$ | d) $57^{\circ} 31',_4 N.$ $10^{\circ} 32',_8 E.$ |

2757. (P). Danmark. Kattegat. Læsø N.-Kyst. Østerby Havn. Dækmole færdigbygget. Nyt Fyr tændes. Taagosignal oprettes.

Bygningen af Dækmolen udenfor Havneindløbet ved *Østerby* Havn er tilendebragt. c. 1. December d. A. vil der paa Dækmolens E.-lige Ende blive tændt et Fyr, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 5^s.

Paa Havnens E.-Moles Hoved vil der ved Siden af *Østerby Havn* Vinkelfyr paa $57^{\circ} 19' 21''$ N. $11^{\circ} 07' 50''$ E. blive etableret et Taagesignal. Meddelelse om Taagesignalets Karakter vil senere fremkomme.

(E. f. S. Nr. 23/1784 1939. Kort Nr. 101 og 100. Danske Lods II, Side 111. Havnelods, Side 210. Fyr.-Fort. Nr. 90 A og 91.)

2758. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Taagesignaler atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 46/2361. Stockholm 1940.)

Taagesignalerne ved *Gäveskär* Fyr paa c. $57^{\circ} 40'$ N. $11^{\circ} 46'$ E. og *Knippelholmen* Fyr paa c. $57^{\circ} 41'$ N. $11^{\circ} 49'$ E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 45/2564 1940.)

Ekstra-Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2759. (T). Danmark. Kattegat. Anholt SSE. Vraglystønde forsvundet.

Vraglystønden, der viser grønt Et-Blink, og som var udlagt ved Vraget paa c. $56^{\circ} 29',5$ N. $11^{\circ} 43',0$ E., er forsvundet.

(E. f. S. Nr. 19/1385 1940.)

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 BRÆNDESELVOLIE

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. 13778
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.
 A/S Christiansholms Fabriker
 C. Clausen, Haderslev.
 D/S »Concordia«, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Draco«.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 D/S .D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Bugsererselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 D/S »Heimdal«.
 D/S »Hetland«.
 Rederi A/S »Isafold«.
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautica«.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 D/S »Orient«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phønix«, Esbjerg.
 Poseidon Shipping Comp. A/S.
 D/S »Progress«.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Solnæs«.
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.
 D/S »Svendborg«.
 Oluf Svendsen.
 Hans Svenningsen.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.
 Svitzers Bugserafdeling.
 D/S »Torm«.
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,
 Odense.
 D/S »Trio«.
 D/S »Vendila«.
 D/S »Vesterhavet«.
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.
 D/S »Viking«.
 D/S »Øresund«.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 48

TORS DAG 28. NOVEMBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den tyske Søkrigsførelse imod England er stadig overmaade aktiv, og den er visse Tegn der kunde tyde paa, at ogsaa Englænderne ernæringsmæssigt set, maa begynde at spænde Livremmen ind. Der blev saaledes for nogle Dage siden meddelt, at Bananimporten fra og med 1. Decbr. vilde blive standset. Om denne Forholdsregel er et Resultat af finansielle Overvejelser, eller om det skønnes, at den Tonnage, der hidtil har transporteret Bananerne til England, er nødvendig for Transporten af andre og mere nødvendige Varer, er det for en udenforstaaende naturligvis umuligt at have nogen Mening om. Ganske vist disponerer Englænderne idag utvivlsomt over mere Tonnage end for et Aar siden, idet store Mængder norsk, hollandsk, belgisk og græsk Tonnage nu kontrolleres af det britiske Søfartsministerium, men paa den anden Side bliver den materielle Hjælp fra Amerika større og større, og saa længe den amerikanske Neutralitetslov stadig er i Kraft, er den amerikanske Produktion af Krigsmateriel for engelsk Regning til ingen Nytte, saafremt England ikke kan stille den til Transporten til England nødvendige Tonnage til Disposition.

Hvad den øjeblikkelige Stilling paa de oversøiske Markeder iøvrigt angaar, saa er det stadig vanskeligt at danne sig noget nøjagtigt Billede heraf, idet de tilgængelige Oplysninger er overmaade sparsomme. De engelske Regeringsoperationer paa Fragtmarkedet faar man af gode Grunde kun meget lidt at vide om, og i de frie oversøiske Trades er Tonnagetilgangen stærkt limiteret, saaledes at Forretningernes Antal kun er ringe. Af de faa Slutninger der rapporteres, synes det dog at fremgaa, at Ratetendensen stadig er fast. Hovedinteressen knytter sig stadig til den stærke Efterspørgsel efter Tonnage for amerikansk Regning for Transport af Erts fra de forskellige Afskibningscentre til USNH. Fra Vizagapatam sluttedes igen Tonnage til \$16.50, og fra de andre Ertshavne kan fortsat places Tonnage til nominelt uforandrede Rater. Af andre Afslutninger skal nævnes Hørfrø fra Santa Fe til USNH, til \$11:— hvilket er en betydelig Stigning i Forhold til sidste Afslutning. Kulraterne fra Hampton Roads til Sydamerika er derimod nominelt uforandrede omkring \$5:— à \$5.50. — For engelsk Regning offentliggjordes kun, saavidt det kan ses, en enkelt Slutning, nemlig Net Charter Gulf/Liverpool til 40 Cts. per Balefod, hvilken Rate iøvrigt har været gældende mere end et Aar.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene i det store og hele uforandrede. Beskæftigelsesmulighederne er stadig tilfredsstillende, men den mørke Aarstid har tit en uheldig Indvirkning paa Expeditionerne, saa Resultaterne er langtfra altid lige gode. Af Noteringer skal nævnes: Trælast Sydfinland/Danmark omkring Kr. 120/Kr. 125:— afhængig af Størrelse, Laste- og Lossehavn. Salpeter fra Skiensfjord til Danmark ligger paa omkring Kr. 23:— à Kr. 24:— for Destinationer indenfor Skagen, hvorimod der kan faas Kr. 26:— til Esbjerg. For Kul og Koks er det særdeles vanskeligt at skaffe Sten i disse Dage.

DANMARKS STATUS

Den 9. April indtraadte en total Ændring i de Vilkaar og Muligheder, der bestemmer saavel Produktion som Omsætning i Danmark. Det forløbne

Halvaar har økonomisk tegnet en Linje, der er væsensforskellig fra den, Udviklingen hidtil fulgte.

Hvad Produktionen angaar, er det Raavaremaglen, der Tid efter anden gør sig stadig stærkere gældende. Direkte paavirktes saavel Landbrugs- som Industriproduktionen heraf, efterhaanden som de gamle Lagre svinder hen. Til Gengæld har man bl. a. støttet af offentligt Initiativ søgt at stimulere Fremstilling af hjemlige Erstatningsvarer paa flere Omraader.

Vor Samhandel med Udlandet har som tilstrækkelig kendt helt forandret Karakter. I Perioden April—September har Indførselens Værdi andraget 657 Mill. Kr., men Udførselen har beløbet sig til 778 Mill. Kr. — altsaa et Eksportoverskud paa 121 Mill. Kr. I samme Periode i Fjor var der et Indførselsoverskud paa 36 Mill. Kr., der for Aaret 1939 i sin Helhed endda steg til 167 Mill. Kr.

Med Hensyn til Mængden af de udførte Landbrugsprodukter har der været en stærk Nedgang i den senere Tid.

Ogsaa Ægeksporten er aftaget stærkt i de senere Maaneder.

Naar Nedgangen i Eksportindtægt og udført Mængde ikke følger hinanden, skyldes det naturligvis den Stigning i Noteringerne, som den tiltagende Knaphed paa Varer og stigende Efterspørgsel fremkalder.

Udførselen af Industrivarer, der i August Maaned naaede næsten 23 Mill. Kr., medens den i de foregaaende Maaneder i dette Halvaar gennemsnitlig laa under Halvdelen heraf, faldt i September Maaned til godt 14 Mill. Kr. I det hele taget gælder det, at Industriens Produktion har været jævnt nedadgaaende siden Foraaret. Det er navnlig Fremstillingen af Forbrugsvarer, det er gaaet ud over, medens Fremstillingen af Produktionsmidler har kunnet notere en mindre Fremgang, siden Lavpunktet blev passeret i Juni.

Byggeriet, der spiller saa stor en Rolle for baade Haandværk og Industri, har været stærkt nedadgaaende.

Som Modsætning hertil staar den Lethed, der præger Penge- og Kapitalmarkedet, der i stigende Grad karakteriseres ved en Pengerigelighed, som imidlertid ikke skyldes en forøget Opsparing i Befolkningen, men visse Ændringer i Markedets Struktur foraarsaget af de særlige Forhold, hvorunder dansk Produktion og Omsætning foregaa for Tiden. Det klareste Billede af Forholdene faar man maaske ved at sammenligne Nationalbankens Stilling nu og i Foraaret overfor de private Banker og andre Pengeinstitutter. I Marts Maaned i Aar havde Nationalbanken et Udlaan paa ca. 245 Mill. Kr. Men ved Slutningen af Oktober 1940 er Forholdet dette, at de private Pengeinstitutter ikke alene har kunnet tilbagebetale deres Laan i Nationalbanken, men nu staar med et Tilgodehavende paa 212 Mill. Kr.

Ved Udgangen af Oktober havde Nationalbanken et Nettotilgodehavende paa Clearing-Kontoen paa 364 Mill. Kr., medens de indenlandske Kronekrediter for udenlandsk Regning antagelig beløb sig til ca. 300 Mill. Kr., efter hvad Nationalbankens Maanedsbalance udviser.

Nationalbankens Seddelomløb er fra Slutningen af Marts til Udgangen af Oktober i Aar til trods herfor kun steget med 106 Mill. Kr. Dette kan kun betyde, at Realindtægten for Befolkningen i Almindelighed er

blevet lavere, idet Priserne jo er steget ganske væsentlig, men Formindskelsen af Produktionen og Indførselen og den udenlandske Indtjening gennem Skibsfarten vil nødvendigvis ogsaa føre til et saadant Resultat.

Pengerigeligheden i Bankerne har medført en betydelig Forbedring af Obligationsskurserne, der ved Udgangen af Oktober udviser et Indeks paa 99,2, naar 1935 sættes lig 100. I Oktober 1939 var Forholdstallet for Obligationer 93,1. Aktierne passerede i Juli Maaned et Lavpunkt med et Forholdstal paa 88,1. Siden er ogsaa Kurserne her steget.

Det forløbne halve Aars Udvikling har stillet Provinzen relativt bedre end Hovedstaden og Landbrugshvervet bedre end Byerhvervene. I denne Forbindelse bør man dog ikke overse, at Realisationerne af Landbrugets Besætninger betyder en Forringelse af det fremtidige Produktionsapparat, hvis Virkninger inden længe vil kunne spores saavel i Landbruget som i Samfundets Økonomi i sin Helhed.

RØDBY—FEMERN RUTEN

Trafikministeren har nu i Folketinget fremsat det flere Gange tidligere omtalte Forslag om Rødby—Femern-Ruten. — Forslaget gaar ud paa dels at udvide Rødby Havn og deri indrette det nødvendige Færgeanlæg, dels at anlægge en enkeltsporet Jernbane fra Nykøbing F. til Rødby Havn med Bro over Guldborgsund, dels at foretage de Forlægninger og Ændringer i det bestaaende Jernbanenet paa Falster og Lolland, der er nødvendige for at tilvejebringe det nye Baneanlæg og sætte det i Forbindelse med det allerede eksisterende, og endelig at anskaffe en Jernbane- og Automobilfærge. Lovforslaget giver endvidere Ministeren Bemyndigelse til at erhverve de fornødne Arealer for senere Anlæg af et andet Spor paa Jernbanestrækningen.

Under Forudsætning af, den nye Guldborgsund-Bro bliver til Brug alene for Statsbanerne, er Udgifterne til Gennemførelse af samtlige Anlæg anslaaet til ca. 27,5 Mill. Kr. Hertil kommer saa yderligere 0,6 Mill. Kr. for Areal-Erhvervelser med et eventuelt senere Dobbeltspor for Øje.

I Bemærkningerne, der knytter sig til Fremsættelsen af Forslaget, anføres, at ved Anlæg af Rødby—Femern-Ruten — »Fugleflugtslinien«, som dens populære Navn er — vil der ikke alene opnaas en Fremskyndelse og Billiggørelse af Trafikken mellem Danmark og de øvrige skandinaviske Lande paa den ene Side og Nordvest-Tyskland samt det øvrige Vest-Europa paa den anden Side, men Ruten vil yderligere aflaste de to eksisterende Forbindelser mellem Landsdelene Øst for Storebælt og Tyskland, nemlig Gedser—Warnemünde-Ruten og, om end i ringe Omfang. Forbindelsen over Storebælt. Med Hensyn til Forbindelsen over Storebælt er det saaledes, at man venter, at navnlig en Del Automobilister vil foretrække den nye Rute for Storebælts-Ruten. Man mener at kunne regne med, at Aflastningen her vil overflødig gøre eller i hvert Fald udskyde en ellers som Følge af den forventelig stigende Automobiltrafik paakrævet Forøgelse af Færgemateriellet. »Fugleflugtslinien« vil endvidere faa sin Betydning ved Aflastning af Godstrafikken paa Gedser—Warnemünde- og Storebælts-Ruterne.

For Jernbanerejsende vil der opnaas en Nedsættelse af Rejsetiden mellem København og Hamborg paa ca. 50 pCt. og Mulighed for Forbindelse paa nye, gunstige Tider, saaledes at det er muligt at komme fra København til Hamborg paa 4½ Time.

DE NORSKE SKIBE I SVENSKE HAVNE

»Svensk Sjøfartstidning« meddeler, at den af Sve- rige rekvirerede norske Tonnage, som ligger i svenske Havne, nu er blevet fordelt saaledes at Rederiaktiebolaget Svea fik fem Skibe, nemlig »Lily I«,

»Fagerborg«, »Fantoft«, »Ulsnes« og »Kong Magnus«. De øvrige fire, »Flint 2«, »Hilda«, »Ingeren« og »Sirenes« fordeltes mellem Rederiaktiebolaget Transatlantic og Ångfartygs Aktiebolaget Tirfing. Endvidere har Regeringen anvist et Beløb paa 450.000 Kr. til Driftskapital for disse Skibe.

SVERIGES UDENRIGSHANDEL

Sveriges Eksport i Oktober Maaned var noget mindre end for September. Det samme gælder Importen, som dalede fra 147,5 Mill. til 139,4 Mill. Kr. For Eksportens Vedkommende var Tallene 106,1 Mill. og 102,9 Mill. Kr. Indførselsoverskudet i Oktober var altsaa 36,5 Mill. mod 41,4 Mill. Kr. i September.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

Af de sunmariske Opgørelser, som Det statistiske Departement foretager hver Kvartal over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar det, at det samlede Antal Anløb i April Kvartal 1940 androg 15.200. Tonnagen udgjorde 1.798.000 N. R. T., og der udlossedes 1.936.000 Tons Gods og indladedes 856.000 Tons.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, April Kvartal 1939, er Farten formindsket stærkt, idet den indgaaende Reg. Tonnage er gaaet ned til ca. to Femtedele og den samlede ind- og udgaaende Godsmængde til ca. tre Femtedele af de tilsvarende Tal i April Kvartal 1939. I sidstnævnte Kvartal anløb 23.600 Skibe paa tilsammen 4.492.000 Netto Reg. Tons. Der udlossedes 3.570.000 Ts. og indladedes 1.168.000 Tons Gods.

For Rutebartens Vedkommende var der ved en lignende Sammenligning en Nedgang i Skibsanløbene fra 8400 i April Kvartal 1939 til 4000 i samme Periode i Aar. Netto Tonnagen gik ned fra 2.274.000 Tons til 697.000 Tons, udlosset Gods fra 438.000 Tons til 229.000 Tons og indladet Gods fra 413.000 Tons til 235.000 Tons.

Til København indløb i April Kvartal 1940 ca. 2400 Skibe med en Registertonnage paa 615.000 N. R. T. Den udlossede Godsmængde var paa 762.000 Tons og den indladede Godsmængde paa 213.000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i April Kvartal 1940 12.800 Skibe paa 1.183.000 N. R. T., som udlossede 1.174.000 Tons Gods og indladede 643.000 Tons.

Statistiken omfatter ikke Anløb, som er foranlediget udelukkende ved Reparation, Turistfart, Kul- eller Olieforsyning, Modvind, Havari m. m. Om saadanne Anløb foreligger Indberetning, forsaavidt Skibet har klareret.

THE SIAM STEAM NAVIGATION CO.

Der har været en Meddelelse i flere Blade om, at den siamesiske Regering har overtaget Det Østasiatiske Kompagnis siamesiske Datterselskab, »The Siam Steam Navigation Co.«, og fortsætter Driften med de danske Skibsofficerer, der hidtil har gjort Tjeneste i Skibene derude.

Ø. K. har ingen Meddelelse modtaget fra Østen, efter hvad Kompagniet selv meddeler. The Siam Steam Navigation Co., der er stiftet for over 30 Aar siden, har i mange Aar været et indregistreret siamesisk Selskab. For nogen Tid siden blev der imidlertid i Thailand — Siam — vedtaget en nye Skibsfartslov, hvorefter Skibe ikke kan sejle under siamesisk Flag med mindre Majoriteten af Aktiekapitalen i Rederiet er paa siamesiske Hænder. Der har i den Anledning været ført Forhandlinger mellem Kompagniet og Thailand om Overdragelse af en Aktiepart, og det har under Forhandlingerne været Meningen, at Ø. K. vedblivende skulde forestaa Administrationen i Siam.

Den fremkomne Meddelelse maa derfor antagelig forstaaes saaledes, at denne Aktieoverdragelse, for at

bringe Selskabet i Overensstemmelse med den nye Skibsfartslovgivning, nu er gaaet i Orden.

AMERIKANSK SKIBSFARTSKONFERENCE

I Festsalen i »Panamerican Union«s Bygning aabnedes forleden den første amerikanske Skibsfartskonference med Deltagelse af 21 amerikanske Lande. Repræsentanterne for de sydamerikanske Lande gav Udtryk for den Anskuelse, at man ikke skulde træffe Bestemmelser for Fremtiden, men blot drøfte aktuelle Problemer, som var opstaaet paa Grundlag af Krigen i Europa og desuden Spørgsmaal om Forenkling af de forskellige Bestemmelser angaaende Skibsfarten.

Viceudenrigsminister Welles, som aabnede Konferencen, understregede da ogsaa gentagne Gange, at denne første Konference kun skulde have Karakter af en Studiekommision. Man skulde have Lejlighed til gensidig at lære hinanden at kende og drøfte de gensidige individuelle Tilfælde uden at træffe Afgørelser af bindende Karakter.

AMERIKAS SKIBSBYGNING

Ugeskriftet »The Herisphere« betegner Manglen paa Fragtskibe som Hovedproblemet for den interamerikanske Skibsfartskonference, der forleden blev aabnet i Washington, idet tyske, italienske og andre Skibe er trukket tilbage fra Sydamerika-Tjenesten, og engelske og en Række neutrale Skibe maa sørge for Englands Forsyninger.

Konferencen maa derfor løse Spørgsmaalet om en mere planmæssig Udnyttelse af de forhaandenværende Fragtskibe og en Fastsættelse af ensartede Fragtrater og Nedsættelse af Havnegebyrerne i de sydamerikanske Lande, samt Udbygning af de enkelte Staters Handelsflaader. Bladet henviser til, at de Forenede Stater allerede har paabegyndt et Byggeprogram, der gaar ud paa Bygning af 500 Fragtskibe i Løbet af de kommende 10 Aar.

BEHOLDNINGER AF HVEDE I OVERSØISKE LANDE

Det internationale Landbrugsinstitut i Rom opgør de samlede Verdensforraad af Hvede til Eksport i Høstaaret 1940—41 til omkring 1400 Mill. Bushels, medens det samlede Importbehov kun anslaaes til ca. 450 Mill. Bushels. Det forudses derfor, at de oversøiske hvedeksporterende Lande, især U. S. A. og Canada, ved Udgang af dette Aar vil ligge inde med ganske usædvanlig store Overskuds-Beholdninger af Hvede.

PRISSTIGNING FOR KOKS

Priserne for Koks fra Tyskland er blevet forhøjet med 2,50 Rm. pr. Ton, med tilbagevirkende Kraft for den forløbne Maaned. Som en Følge heraf vil Udsalgsprisen for Koks stige med 20 Øre pr. Hektoliter, saaledes at den nye Pris for smaa Koks bliver 6 Kr. og for store Koks 5 Kr. 90 Øre pr. Hektoliter. Stigningen bliver effektiv, efterhaanden som de nye Tilførsler bringes paa Markedet.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Danske Navigatorer mindes i Styrmandsbladet

I det sidst udkomne Medlemsblad for »Dansk Styrmandsforening« mindes 3 af den danske Navigatorstands Medlemmer, der er omkommet under Udøvelsen af deres faresfulde Hverv.

De tre er Kaptajn E. Bang og Styrmandene Valentin Olsen og A. C. Albertsen.

Kaptajn Einar Bang, der var Søn af den gamle Grønlandsfarer Kaptajn B., der op imod 90 Aar endnu lever og bor i Roskilde, var født 25. Juni 1886. Han indtraadte efter Sejlads i forskellige Sejlskibe i 1911 i Det forenede Dampskibsselskab hvor han nu var Fører. Han var gennem Aarene en af Styrmandsforeningens afholdte Tillidsmænd, han var en Aarrække Næstformand og senere For-

HAANDKRAFT ELLER MASKINER

Vestkysten skriver om Anvendelse af Haandkraft eller Maskiner ved de nye store Arbejder:

— Dette Principspørgsmaal vil utvivlsomt blive taget op til Undersøgelse paa ny, idet Spørgsmaalet jo ikke blot er at faa den størst mulige Beskæftigelse, men tillige at faa saa meget ud af Pengene som vel muligt, og de Beløb, der spares ved, at der sættes Maskiner ind, kan anvendes ved andre Arbejder. I det hele taget er den Fordel, der fremkommer ved at afskaffe Maskinerne, vistnok i allerhøjeste Grad problematisk, og i sig selv er det jo meningsløst ikke at anvende Beløbene paa den Maade, der giver mest Valuta i udført Arbejde for dem. Heller ikke i Beskæftigelsesproblemer kan man med Fordel skrue Tiden tilbage.

AFSTANDSMAALING PAA SØEN

Dansk Radio Union omtaler i »Radiotelegraf« at man i Amerika har udarbejdet et System for Afstandsmaaling paa Søen, ved hvilket der tages radiotekniske Hjælpemidler i Brug.

Der udlægges paa passende Steder, f. Eks. i Nærheden af farlige Grunde, smaa Bøjer, der indeholder smaa Radiosendere og er forsynet med Stavantenner. Et Skib, der ønsker at kontrollere sin Afstand fra vedkommende Bøje, kan affyre en eksplosiv Ladning, og Lyden fra denne foraarsager, naar den naar Bøjen, Udløsning af et Radiosignal. Den elektriske Strøm, der paa Skibet frembringer Eksplosionen, betjener samtidig en Skrivepen, der sætter et Mærke paa et rullende Baand, og ved Modtagelsen af Radiosignalet fra Bøjen, sættes et nyt Mærke paa Baandet. Afstanden mellem de to Mærker er et direkte Udtryk for Afstanden til Bøjen, idet som bekendt Forplantningshastigheden for Lyden kun er meget lille i Forhold til Forplantningshastigheden for de modtagne Radiobølger.

Radiobøjen indeholder en Mikrofon med Forstærker, en Kortbølgesender og en Stavantenne.

MERE SMØR TIL EKSPORT

Ved Forhandlingerne mellem Smørekseportudvalget og de tyske Indkøbsmyndigheder er der som officielt meddelt truffet Aftale om, at Prisen for Eksportsmør fra 1. Januar forhøjes til 500 Kr. pr. 100 Kilo. Desuden er der, skriver Landbrugsraadets Meddelelser, for at animere til den størst mulige Mælkeproduktion fastsat et ekstra Tillæg paa 25 Kr. pr. 100 Kilo for det Kvantum, der eksporteres udover 12 Mill. Kilo i Oktober og over 8 Mill. Kilo i Januar Kvartal. Hjemmemarkedsprisen for Smør og Mælk bliver ikke berørt af Eksportprisens Forhøjelse.

Forøgede Indkøb paa Hjemmemarkedet forud for Rationeringen foraarsagede en forbigaaende Tilbagegang i Tilførslerne af Smør fra Mejerierne. Smørproduktionen holder sig imidlertid stadig omtrent uændret, og der kan sikkert regnes med en Forøgelse i Eksportkvantum'et i de følgende Uger.

mand for denne Organisation, og det var med Vemod, at hun, da han i 1938 blev udnævnt til Fører, maatte trække sig tilbage fra denne Forenings Ledelse, men han blev hædret ved at den store Organisations Medlemmer udnævnte ham til Æresmedlem af Foreningen.

De to unge Styrmande Valentin Olsen, der var født i Præstø og Albertsen, der var født i Marstal, havde begge i nogle Aar gjort Tjeneste i Selskabet.

25 Aars Jubilæum

Ingeniør Herman Chr. P. Bidstrup, som i 25 Aar har været Tilsynsførende med D. F. D. S.s Nybygninger og Vedligeholdelser af dets Flaade, fejrer Søndag 25 Aars Jubilæum.

Ingeniør Bidstrup begyndte sin tekniske Uddannelse paa Det tekniske Selskabs Skole, hvor han i 1902 tog Maskinkonstruktørekamen. Aaret efter fulgte Maskinisteksamen, og fra 1906 til 1911 gennemgik han den polytekniske Lærestanstalt. I de mellemliggende Aar fra 1902 til 1906 arbejdede han paa Tegnestuen hos Burmeister og Wain, hvortil han vendte tilbage som Ingeniør i 1911, og den 1. December fik han Ansættelse i D. F. D. F., hvor han siden har virket.

Han har været med til hele den store Fornyelse gennem de senere Aar af D. F. D. S.s Flaade, ikke mindst for de hjemlige Passagerskibes Vedkommende, og han er ligesaa ansat som Tekniker, som han er populær indenfor Selskabet og dets Forbindelser.

Øresundsselskabet indstiller Passagerfarten til Malmø

Dampskibsselskabet »Øresund« meddeler, at Selskabet har besluttet foreløbig at indstille Passagertrafikken København—Malmø fra 1. December. Farten vil næppe blive genoptaget før til Foraaret. Godstrafikken vil indtil videre blive opretholdt.

Selskabets Direktør M. Suenson oplyser i den Anledning overfor »Børsen«, at Aarsagen til den trufne Beslutning er Mangelen paa Passagerer. Selskabet har opretholdt denne Trafik over Sundet hele Tiden, medens anden Fart var indstillet, men siden April har der kun været faa Passagerer daglig, og nu, da Færgerne atter er i Fart, samtidig med, at de rejsende kan tage Luftvejen, er der saa at sige intet at sejle med. Godsfarten holdes dog i Gang indtil videre, men denne Baad kan ikke medtage Passagerer. Desværre medfører Indskrænkningen af Sejladsen, at Selskabet maa afskedige en Del af Personalet.

Havnens Budget

I Havnebestyrelsens Møde Fredag vil Københavns Havns Driftsbudget-Forslag komme til Behandling.

Som Følge af den ekstraordinære Situation stiller det sig væsentlig anderledes end sædvanlig. De svigtende Indtægter i Forbindelse med Prisstigninger paa Udgiftssidens Poster gør sig stærkt gældende, og Forslaget viser et betydeligt Underskud, nemlig 924,100 Kr.

I Mødet vil Havnedirektøren derfor samtidig indstille, at det af ham tidligere fremsatte, men derefter henlagte Forslag om en midlertidig Forhøjelse af Taksterne for Afgift til Havnevæsenet af Fartøjer og Varer med 50 pCt. paany maa blive taget op, saaledes at de forhøjede Takster sættes i Kraft fra 1. Januar.

Stort norsk Motorskib forlist

Efter hvad »Dagbladet« erfarer, er Rederiet Wilhelmssens Motorskib »Tiranna« krigsforlist den 22. September. »Tiranna«, der var bygget i Danzig i 1938, var paa 10,850 Tons. Wilhelmssens Rederi har dermed hidtil mistet ialt 7 Skibe.

Finske Nordamerika Linje

Den finske Nordamerika Linje har aabnet et Kontor i Helsingfors, som under Navnet O. Y. Thordén Lines A. B. fra og med den 15. Oktober varetager Linjens Interesser i Finland.

En af de sidste store Sejlere savnes

Endnu et af Finlands store Sejlskibe er gaaet tabt. Rederiet Erikson i Marichamn meddeler, at den 3,500 Tons store tremastede »Killoran« i lang Tid har været savnet. »Killoran« skulde være ankommet til de kanariske Øer fra Buenos Aires for over en Maaned siden, og Søfartsraad Erikson har nu opgivet Haabet om, at det naar sit Bestemmelsessted.

Erikson har som bekendt Verdens sidste Sejlskibsflaade. Han raader nu kun over otte af de store Sejlere, der normalt gaar i Kornfarten mellem Australien og Europa. Hver Rejse var en Jordomsejling, idet Skibene gik ud til Australien rundt Kap det gode Haab og hjem rundt Kap Horn.

Et senere Telegram oplyser, at Besætningen er i Sikkerhed.

U. S. A.'s Handels-Balance

Det amerikanske Handelsministerium har offentliggjort Handelsbalancen for det første Krigsjaar. Den viser det gunstigste Resultat siden 1921, nemlig en Aktivsaldo paa 1,4 Milliarder Dollars. Udførslen beløb sig til 4 Milliarder Dollars i Perioden indtil 1. September. Dette betyder en Stigning paa 37 pCt. i Sammenligning med den tilsvarende Periode i Fjor.

Prisedømme

Priseretten i Hamborg har behandlet Spørgsmaalet om tre finske Skibe og deres Ladninger og tre norske Skibes Ladninger. Der blev afsagt en Kendelse, hvorefter de finske Skibe »Martli Ragnar«, »Vienti« og »Balmung« og deres Ladninger skal beslaglægges. Alle Krav om Frigivelse og Skadeserstatning blev afvist. De norske Dampere »Mimona«, »Standard« og »Bera«s Ladninger blev beslaglagt og alle Erstatningskrav afvist.

Matros druknet i Haderslev Havn

Den 24-aarige Matros John Willy Hald, København, er druknet ved at falde over Bord fra en Damper i Haderslev Havn.

Norsk Tankmotorskib antages forlist

Det norske Tankmotorskib »Storstad«, 8,998 Tons, der var paa Vej fra Dairen til den amerikanske Vestkyst, anses nu for at være gaaet tabt, da det er udblevet ca. en Maaned over Tiden.

Norske Skibsbygningskontrakter i Udlandet

Søfartsdepartementet i Oslo har udstedt en Forordning, hvorefter det er forbudt at disponere over Kontrakter eller Part i Kontrakter, som norske Statsborgere eller norske Selskaber har paa Levering af Skibe fra Udlandet.

Stor Udvidelse af Nyborg Havn

Nyborg By omgaas med Planer om en betydelig Havneudvidelse, der anslaaes til at ville koste mellem 4 og 5 Mill. Kr.

Havnen ejer selv den ene Million, og Resten regner man med at kunne opnaa i Laan og som Statstilskud.

Generator i Færgeren til Sejro?

Sejro-Færgeren har kun Olje til Nytaar, og der er indkøbt en Sejlbaad, som skal indgaa paa Ruten, om det bliver nødvendigt. Samtidig er Selskabet begyndt at forhandle om Muligheden af at installere Generator i Færgeren, og der er ogsaa Tale om, at Sejro's anden søværts Forbindelse — Paketten til Kalundborg — skal have installeret Generator.

Pæleorme laver Brud paa Assens nye Dækmole

Der er opdaget et alvorligt Brud paa den nye Dækmole ved Assens Havn. En nærmere Undersøgelse, som Havneingeniøren nu har foretaget sammen med Bygmesteren, viser, at Bruddet skyldes, at Molens Træværk er angrebet af Pæleorme. At disse Angreb har været særlig ondartede, faar man et Begreb om, naar det huskes, at Molen kun er et Aar gammel. Der kendes da heller intet Fortilfælde af saa ondartede Angreb.

Thyborøn Navigationsskole

har i indeværende Maaned genoptaget sin Virksomhed. Lederen er, som tidligere Aar, Styrmand H. Gudjohnsen, og Holdet, der skal forberedes til Sætteskipperprøven, bestaar foreløbig af fire Elever. Til Nytaar udvides Kursuset med et nyt Hold, der skal tage Kystskipperprøven. Hidtil er indmeldt 6 Deltagere, og flere kan ventes.

Det er nu paa fjerde Aar, dette Arbejde har været udført i Havnebyen. Der er ved Støtte fra forskellige Sider skabt økonomisk Basis for Opførelsen af en Bygning i Havnebyen til Navigationsskolen, men endnu maa man nøjes med lejel Lokale paa Sømandshjemmet.

Sidste Aar tog 14 Elever Eksamen fra denne Skole.

Forstrandsauktioner

De nu afholdte ekstraordinære Forstrandsauktioner paa Kysten Thyborøn—Thorsminde har indbragt et Beløb paa ca. 35,000 Kr. Dette betyder en Ekstralon til Strandfogederne, idet, naar alle Udgifterne fradrages, Nettobeløbet deles imellem Staten og Strandfogederne, saaledes at Staten faar de to Trediedele og Fogederne Resten.

Ny Nordsø-Fiskekutter solgt til de fire K'er

Frederikssund Skibsværft har solgt en omlrent færdig Nybygning, en 40 Tons Fiskekutter, til Direktør Albert Jensen (de fire K'er). Fartøjet bliver forsynet med en 150 HK. Motor med Gasgenerator og iøvrigt moderne udrustet. Fartøjet skal leveres færdig medio December.

Farten paa Østbornholm

Fom Følge af Dampskibet »Carl«s Havariskader har »Det østbornholmske Dampskibsselskab« chartrret den i Nexø hjemmehørende Motorskonnert »Cornelia« til at udføre et Par Rejser mellem København og de østbornholmske Havne.

Det forventes, at »Carl« sidst i Maaneden eller i de første Dage i December atter kan indgaa i Ruten.

Dansk Motorskonnert forlist

En dansk Damper, der forleden indkom til København, medførte fire Mand fra den i Ronne hjemmehørende 3-mastede Motorskonnert »Karis«, der var forlist.

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

»Karis« var i lastet Tilstand sprunget læk, og man havde derfor hejst Nødsignal. Skibet blev observeret af en dansk Damper, der gik til Undsætning, og efter Aftale mellem Førerne af de to Skibe blev man enige om at forsøge at lade »Karis« under Bugsering til nærmeste Havn. Under dette Arbejde tiltog Lækagen yderligere, og som Følge heraf maatte man, efter nogle faa Timers Forløb, kappe Slæberen, og umiddelbart derefter gik »Karis« til Bunds. Det forliste Skib, der var paa 180 Tons d.w. og omtrent nyt, bygget 1938 paa Ring Andersens Værft i Svendborg, førtes af Kaptajn H. Petersen, og det tilhørte Skibsrederiet N. Christensen, Rønne.

»Stegsund« oplugges

Aarhus—Samso Dampskibsselskab, som i Foraaret købte en mindre svensk Damper »Stegsund«, har nu opgivet at bekoste den store Ombygning af Skibet, som Statens Skibstilsyn krævede. Skibet, som var bygget i 1899 i Linkøping, er derfor nu solgt til Firmact Petersen & Albeck til Opbygning.

»Themis« i København

Damperen »Themis« af Hammerhavn, der har staaet strandet ved Trälleborg, kom forleden til København ved egen Hjælp. Den skal nu udlosse sin Last og gaar derefter til Reparation. »Themis« blev bragt flot af Neptun-Bolaget, der midlertidigt havde tætnet Skibet.

Torms »Agnete« strandet

Dampskibsselskabet Torms Damper »Agnete« strandede forleden ved Landgrunden Syd for Hals, men kom kort efter flot ved egen Hjælp.

Foreningen af Søofficerer i Reserven

Tirsdag den 3. December afholder Foreningen af Søofficerer i Reserven ekstraordinær Generalforsamling i Forbindelse med en Sammenkomst for Medlemmerne i Parkteatrets Restaurant i København.

Formanden for Hærens Reserveofficersforening, Kaptajn E. Valentiner-Branth, vil holde et Foredrag om Hærens Reserveofficerer, deres Uddannelse og Tjenesteforhold, hvorefter der er kammeratligt Samvær.

»Danmark«

Ifølge et Flyvebrev, der er dateret den 28. Oktober, meddeler Kaptajn Knud Hansen, at alt staar vel til om Bord i Statsskoleskibet »Danmark«.

Kapitaludvidelse

Aktieselskabet Københavns Kul og Koks Kompagni vil udvide Selskabets Aktiekapital med 3 Mill. Kr. til 5 Mill. Kr. Denne Udvidelse skyldes, at Selskabet har købt de to Skibe »Transporter« af København og »Nordby« af København, der er omdøbt til henholdsvis »Thor« og »Odin«. Selskabet vil benytte dem i Brændselsfart paa Tyskland.

Bestalling om Udvandringsagent ophævet

Arbejds- og Socialministeriet har efter Begæring fra Skibsmægler H. Bruhn, København, midlertidigt ophævet den ham meddelte Tilladelse til at virke som Udvandringsagent.

Asmussens Shipping Company

Aktieselskabet Asmussens Shipping Company er i Følge Statstidende traadt i Likvidation. Bestyrelsen er fratrukket, og Likvidator er den tidligere Formand, Landsretssagfører Johan Asmussen. Aktieselskabet Asmussens Shipping Company blev stiftet i 1924.

Store Bælt-Skipper gaar i Land

Skibsfører af 1. Grad ved Storebæltsoverfarten B. A. T. Baggesen er efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed afskediget med Udgangen af Januar Maaned.

Kaptajn Baggesen, der er meget afholdt blandt Storebæltsoverfartens Mænd, er 63 Aar.

Fyrvæsnat

Marineministeriet har meddelt Tegner i Fyrdirektoratet H. C. Prahlf efter Ansøgning Afsked fra Udgangen af Januar Maaned paa Grund af Alder og med Pension.

40 Aar i Ø. K.

Kaptajn C. Knudsen, »Østasiatisk Kompagni«, der forleden kunde fejre 40 Aars Dagen for sin Ansættelse i Kompagniets Tjeneste, er født i Nyborg, og i 1893 kom han ud med Skoleskibet »Georg Stage«. Efter Sejlad med mindre

BRUG  **KUN**

Hempels **Skibsfarver**

INDENBORDS **UDENBORDS**

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

Sejlskibe var han bl. a. med Barkskibet »Prins Valdemar« og forskellige norske Sejlskibe, og i 1898 gennemgik han Navigationsskolen. Da Eksamen var afsluttet, blev han ansat som Styrmand i Ø. K. og i 1907 avancerede han til Fører af Dampskibet »Cambodia«. Kaptajn Knudsen, der gennem Aarene har ført forskellige af Kompagniets Skibe, fik for et Par Aar siden overdraget Førerskabet af den smukke Nybygning »Canada«, og det var med dette Skib, han bragte Kronprinsen og Kronprinsessen ud paa den berømte Tur via Vestindien, Panama til den amerikanske Stillehavskyst. Det vil endnu erindres, at »Canada« i Fjor krigsforliste ved Humberflodens Munding.

25 Aars Jubilæum

Lods Peter Bom, Københavns Lodseri, kan paa Søndag den 1. December fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Lodseriets Tjeneste.

Lods Bom, der er født i Kerteminde, begyndte Sølivet i 1902 i Skoleskibet »Georg Stage« og gik derefter paa Langfart med store Sejlskibe. Efter et Par Rejser med disse Skibe sejlede han med Fanø-Barken »Kronprinsesse Louise«, og senere, efter Styrmandseksamen og Skibsførereksamen, sejlede han med I. Lauritsens Skibe. Marinetjeneren i 1912 afsluttede han som Reserveløjtnant, og i 1915 den 1. December indtraadte han i Københavns Lodseri.

Lods Peter Bom, der er meget interesseret i Navigatorstandens Foreningsliv, er meget afholdt overalt i disse Kredse.

70 Aar

Den 30. Novbr. fylder Kaptajn Carl van Deurs 70 Aar. Kaptajn van Deurs, der i flere Aar var Fører i Det østasiatiske Kompagni, udtraadte af dette i 1915 og blev derefter Skibsinsektor i D/S »Atlantehavet«. Siden 1923 har han været Søassurance-Ekspert hos A/S Grøn & Witzke.

50 Aar

Fører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn A. Lundegaard, fylder den 6. December 50 Aar. Kaptajn Lundegaard er Fører af S/S »Lotta«.

Lods ved Nakskov Lodseri J. F. G. Mogensen fyldte d. 23. ds. 50 Aar.

40 Aar i Lodsvæsenet

Lodsformand ved Odense Fjord Lodseri G. Rasmussen havde den 24. November 40 Aars Jubilæum i Lodsvæsenet.

Dødsfald

Den 55-aarige Skibsfører Lenius Pedersen, Aalborg, er pludselig død. Lenius Pedersen, der var kendt i de fleste Havne i Danmark, Norge og Sverige, drev under sidste Verdenskrig en dristig Sejlad mellem Danmark og Norge. I de sidste 16 Aar havde han Oliesalg til Skibe fra to Tankbaade i Aalborg.

81 Aar gammel er den gamle Grønlandsfarer Kaptajn Ole Peder Pedersen død.

Kaptajn Pedersen, hvis Fader var Baandsmand i Den kongelige grønlandske Handels Tjeneste, kom selv til Søs med forskellige af Grønlands-Sejlerne, saaledes bl. a. med Briggen »Tjalfe«, der nu er Klubskib for de københavnske Sejlsklubber. Paa Bogø Navigationsskole tog han i 1879 Styrmandseksamens 1. Del og 1883 dens 2. Del. Straks derefter traadte han ind i Grønlandsfarten.

Gennem en Menneskealder sejlede Kaptajn Pedersen paa Grønland, hvor han vandt sig utallige Venner, ikke mindst blandt de mange Embedsmænd, han befordrede til vor nordlige Koloni. I 1898 blev han Fører for Briggen »Hvalfisken«.

Hine Tidens Sejlad paa Grønland var haard, og ikke mindre end tre Gange maatte Kaptajn Pedersen, der gik i Land i 1906 fra Barken »Ceres«, overtintre deroppe.

I 1880 var han paa Togt med Fregatten »Jylland« til en anden dansk Koloni, nemlig de vestindiske Øer.

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.: »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.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
 STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVNTlf. 12.432
12.267
12.732**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

DET FORENEDE**DAMPSKIBS-SELSKAB A/S****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 Skibsforødenheder

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel.: "Zeeetica"

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.

56. Aargang.

København 28. November 1940.

Nr. 50.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Den danske Havnelods. 13. Udgave 1940. Pris: Kr. 6,00 + en midlertidig Forhøjelse af 25 %. (Sluttet September 1940. Incl. E. f. S. Nr. 40 for 1940).

Bogen indeholder Tabel over Afstande mellem de vigtigste *danske* Havne.

Annuleret er: *Den danske Havnelods*. 12. Udgave 1936.

I. Østersøen.

2760. (T). Sverige. Hävrings. Reservefyrskip udlagt.

(U. f. s. Nr. 47/2399. Stockholm 1940.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 49/2711 1940 meddeles, at det deri omtalte Reservefyrskip, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s. og under Taage giver To-Stød hver 30^s. er udlagt paa *Hävrings* Fyrskibs Plads paa c. 58° 33',₃ N. 17° 30',₆ E.

(E. f. S. Nr. 49/2711 1940.)

2761. Sverige. Grönskär Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 47/2398. Stockholm 1940.)

Grönskär Fyr paa c. 59° 17' N. 19° 02' E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Hvidt Lys med Formørkelser i Pejl. fra 40° til 335°.
2. Hvidt Gruppe-Blink, To-Blink i — - 335° - 2°.
3. Hvidt Lys med Formørkelser i — - 2° - 10°.
4. Hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink i — - 10° - 21°.
5. Rødt Lys med Formørkelser i — - 21° - 40°.

Synsvidde for rødt Lys: 15 Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.

2762. (T). Sverige. Öregrund Skærgeard. Vrag afmærket.

(U. f. s. Nr. 47/2397. Stockholm 1940.)

Vraget af et mindre Fartøj, der ligger sunket i 10 m Vand paa 60° 11',₉₂ N. 18° 46',₆₈ E., c. 200 m NW. for Stagen ved *Gåsstens* Red, er afmærket med en grøn Stage med 2 grønne Flag, der er udlagt tæt NE. for Vraget.

2763. (P). Finland. Skärgårdshavet. Storbrotten Fyrskib inddrages for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 32/1012. Helsingfors 1940.)
Storbrotten Fyrskib, som midlertidigt var udlagt paa c. 60° 04',₀ N. 19° 45',₈ E., inddrages den 1. December d. A. for Vinterperioden.
2764. (P). Finland. Skärgårdshavet. Mariehamn Indsejling. Marhällan Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 32/1011. Helsingfors 1940.)
Taagesignalet ved *Marhällan Fyr* paa 60° 01' 53" N. 19° 52' 19" E. vil atter være i Virksomhed den 1. December d. A.
2765. (P). Finland. Skärgårdshavet. Mariehamn Indsejling. Kobbaklinter. Taagesignal atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 32/1013. Helsingfors 1940.)
Taagesignalet ved *Kobbaklinter* paa 60° 01' 44" N. 19° 52' 58" E. vil atter være i Virksomhed den 1. December d. A.
2766. (P). Finland. Skärgårdshavet. Rödhamn Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 32/1010. Helsingfors 1940.)
Taagesignalet ved *Rödhamn Fyr* paa c. 59° 59',₁ N. 20° 05',₇ E. vil atter være i Virksomhed den 1. December d. A.
2767. (P). Finland. Skärgårdshavet. Sejllob aabnes for Sejlads. Fyr tændes.
(U. f. s. Nr. 32/1009. Helsingfors 1940.)
Den 1. December d. A. aabnes *Kobbaklinter* og *Nyhamns Sejllob* for Sejlads, og samtidigt tændes alle Fyr ved disse Sejllob.
Kobbaklinter c. 60° 02' N. 19° 53' E.
2768. Finland. Skärgårdshavet. Nötö Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 32/1008. Helsingfors 1940.)
Nötö Fyr paa c. 60° 06' N. 20° 27' E. er forandret og lyser nu, som følger:
1. Grønt i Pej. fra c. 95° til c. 115°. 3. Rødt i Pej. fra c. 119° til c. 215°.
2. Hvidt i — - c. 115° - c. 119°. 4. Grønt i — - c. 215° - c. 225°.
Iøvrigt er Fyret uforandret.
2769. Finland. Skärgårdshavet. Utö Radiofyr. Ekstraudsendelser.
(U. f. s. Nr. 32/1007. Helsingfors 1940.)
Fra *Utö Radiofyr* paa 59° 46' 59" N. 21° 22' 09" E. udsendes efter Anmodning i sigtbart Vejr paa 1 Times Varsel Klartvejrudsendelse. Anmodningen kan sendes gennem *Utö Radiostation* eller gennem *Åbo Radiostation*. Betalingen for Ekstraudsendelserne skal erlægges til den finske Post- og Telegrafstyrelse af den, der bestiller Udsendelsen.
2770. Finland. Finske Bugt. Kotka. Sejladsforskrift. Oplysning om Lods.
(N. f. S. Nr. 49/3772. Berlin 1940.)
Opmærksomheden henledes atter paa, at man kun kan naa *Kotka* gennem det W.-lige Sejllob til *Orrengrund*. Lods til dette Sejllob faas kun fra *Orrengrund Lodsplads*.
Orrengrund Fyr: c. 60° 16' N. 26° 26' E.
(E. f. S. Nr. 29/1828, 31/1903, 32/1935 og 45/2575 1940.)
2771. Rusland. Finske Bugt. Kurgalo Halvø. Kajbolovo Radiofyr oprettet.
(N. f. S. Nr. 49/3773. Berlin 1940.)
Paa c. 59° 45',₂ N. 28° 03',₀ E. er oprettet et Radiofyr.
Radiofrekvens: 294,₅ kc/s (1019 m). Type A 2 eller A 1. Rækkevidde: 50—60 Sm. Signalet er:
Bogstavet *Æ* (• — • —) 1 m. 50 s.
Pause..... 4 m. 10 s.
Periode... 6 m.
Sendetider: Usigtbart Vejr: Hver 6 m, begyndende ved det 2 m. af hver Time.
Klart Vejr: 2 m.—4 m, 26 m.—28 m, 32 m.—34 m. og 56 m.—58 m. af hver Time.
Radiofyret arbejder automatisk sammen med *Schepel Radiofyr* og svarer ikke paa Opkaldning fra Skibe.
(Kort Nr. 184.)

2772. Estland. Finske Bugt. Tallinn Red. Lystønder udlagt. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 49/3774. Berlin 1940.)

E. f. S. Nr. 40/2316 1940 udgaar og erstattes med:

a) En hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s, er udlagt paa c. 59° 28',₂ N. 24° 46',₃ E., c. 2,₁ Sm 337° fra Forfyret.b) En rødmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 1^s, er udlagt c. 0,₂ Sm E. for a).Al Sejlads til og fra *Tallinn* skal foregaa nøjagtigt i *Tallinn* Ledefyrlinie og kun imellem de under a) og b) nævnte Lystønder.

(E. f. S. Nr. 40/2316 og 47/2622 1940. Kort Nr. 183.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2773. Danmark. Sundet. Ellekildchage. Ankring forbudt.**

(N. f. S. Nr. 49/3781. Berlin 1940.)

Ankring er forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

a) c. 56° 05',₃ N. 12° 31',₀ E. c) c. 56° 08',₀ N. 12° 30',₇ E.b) c. 56° 06',₈ N. 12° 33',₁ E. d) c. 56° 05',₇ N. 12° 27',₇ E.

(Kort Nr. 131 og 130.)

2774. Sverige. Sundet. Afmærkning af Sejlløb.

(N. f. S. Nr. 46/2358. Berlin 1940.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 49/2729 1940 meddeles herved nærmere om Afmærkningen af Sejlløbet fra *Pinhättan* til *Kullen*.

Rød- og gulmalede Stager og Tønder er udlagt paa følgende Pladser:

- | | |
|---|---|
| 1) 55° 47', ₅ N. 12° 50', ₅ E. | 11) 56° 02', ₉ N. 12° 40', ₃ E. |
| 2) 55° 48', ₈ N. 12° 48', ₀ E. | 12) 56° 04', ₀ N. 12° 39', ₀ E. |
| 3) 55° 50', ₀ N. 12° 45', ₅ E. | 13) 56° 04', ₇ N. 12° 37', ₈ E. |
| 4) 55° 52', ₃ N. 12° 44', ₈ E. | 14) 56° 05', ₅ N. 12° 36', ₅ E. |
| 5) 55° 55', ₀ N. 12° 44', ₀ E. | 15) 56° 06', ₂ N. 12° 35', ₃ E. |
| 6) 55° 57', ₁ N. 12° 43', ₀ E. | 16) 56° 07', ₀ N. 12° 34', ₀ E. |
| 7) 55° 59', ₀ N. 12° 42', ₁ E. | 17) 56° 09', ₀ N. 12° 31', ₀ E. |
| 8) 55° 59', ₉ N. 12° 41', ₇ E. | 18) 56° 13', ₅ N. 12° 28', ₅ E. |
| 9) 56° 00', ₉ N. 12° 41', ₂ E. | 19) 56° 18', ₀ N. 12° 26', ₀ E. |
| 10) 56° 02', ₀ N. 12° 40', ₈ E. | |

Sømærke 16) er den i E. f. S. Nr. 39/2272 1940 nævnte rødmalede Lys- og Fløjte-tønde, der udlagdes paa c. 56° 06',₂ N. 12° 36',₀ E., og som viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Lys- og Fløjtetønden er nu flyttet til den under 16) anførte Plads.

Sømærke 17) er en Stumtønde.

(E. f. S. Nr. 27/1758, 32/1978, 39/2272 og 49/2729 1940. Kort Nr. 131, 132, 130, 125, 100 og 180.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**2775. Danmark. Kattegat. Hesselo NE 1/2 E. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**Den i E. f. S. Nr. 48/2702 1940 rapporterede Undervandshindring paa c. 56° 19',₅ N. 12° 00',₅ E. er forgæves blevet eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 48/2702 1940.)

2776. Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr NE. t. N. 1/2 N. Vrag afmærket.

(N. f. S. Nr. 48/3687. Berlin 1940.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 48/2665 1940 meddeles, at det deri nævnte Vrag paa 56° 36' (48") N. 11° 06' (06") E. er afmærket med en grøn Vragvager med 2 Flag og en grønmalet Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink. Vageren og Lystønden er udlagt henholdsvis c. 50 m og c. 120 m ENE. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 48/2665 1940.)

2777. Norge. Skagerrak. Gamle Hellesund. Varde opført.
 (N. f. S. Nr. 49/3786. Berlin 1940.)
 En sort Stenvarde med en hvid, vandret Stribe, er opført paa 58° 08' 51" N. 8° 15' 03" E., paa *Steinsøy* NW.-Pynt.
 (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2778. Danmark. Graadby. Oplysning om Vrag. Afmærkning inddraget.
 Resterne af det i E. f. S. Nr. 46/3578, Punkt 3, 1937, nævnte Vrag af Dampskibet *Calabria* paa 55° 28' 50" N. 8° 20' 41" E., 1,2 Sm NE. for *Skallingen* Fyr, rager nu kun c. 20 cm op over Havbunden.
 Den grønne Spidstønde, der var udlagt tæt SW. for Vragresterne, er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 46/3578 1937. Kort Nr. 95.)
2779. Tyskland. Nordsøen. Vinterafmærkning.
 (U. f. s. Nr. 47/2419. Stockholm 1940.)
 Omskiftning af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.
2780. (T). Belgien. Wandelaar Fyrskib inddraget. Lodsstation nedlagt.
 (U. f. s. Nr. 47/2420. Stockholm 1940.)
Wandelaar Fyrskib paa c. 51° 22' N. 3° 00' E. er inddraget. Lodsstationen i Fyrskibets Nærhed er nedlagt.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2781. Spanien N.-Kyst. Fuenterrabia. Nyt Fyr tændt.
 (N. f. S. Nr. 49/3802. Berlin 1940.)
 Paa c. 43° 23',2 N. 1° 47',4 W. paa N.-Molens ødelagte Yderende, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Jernstativ.
2782. Spanien N.-Kyst. Cabo Busto. Fyr forandret.
 (N. f. S. Nr. 49/3803. Berlin 1940.)
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 42/2417 og 43/2470 1940 meddeles, at *Cabo Busto* Fyr paa c. 43° 34',2 N. 6° 28',2 W. nu er forandret som tidligere anført og viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20 s.
 (E. f. S. Nr. 42/2417 og 43/2470 1940.)
2783. Spanien NW.-Kyst. Isla Salvora Radiofyr forandret.
 (N. f. S. Nr. 49/3804. Berlin 1940.)
Isla Salvora Radiofyr paa 42° 27' 51" N. 9° 00' 49" W. er forandret, som følger:
 Radiofrekvens: 318 kc/s (941,9 m). Tonefrekvens: 846 c/s. Type A 2. Rækkevidde: 50 Sm.
 Signalet er:
- | | | |
|---|----------------------|--------|
| Bogstaverne RA (• — • —), 3 Gange | 15,00 ^s . | } 1 m. |
| 3 lange Streger | 19,25 ^s . | |
| Bogstaverne RA, 3 Gange | 15,00 ^s . | } 1 m. |
| Pause | 10,75 ^s . | |
| Signalet gentaget | 1 m. | |
| Pause | 4 m. | |
| | Periode... 6 m. | |
- Sendetider: Usigtbart Vejr: Hver 6^m, begyndende ved det 4^m. af hver Time.
 Klart Vejr: 4^m—6^m, 28^m—30^m, 34^m—36^m. og 58^t—60^m. af hver Time.
 I Tilfælde af Havari paa Radiofyret, sættes det tidligere Radiofyr atter i Drift.

2784. Newfoundland. Conception Bay. Bell Island. Fyr tændt. Taagesignal oprettet.
(N. f. S. Nr. 49/3805. Berlin 1940.)
Paa c. $47^{\circ} 39',3$ N. $52^{\circ} 54',5$ W., paa *Bell Island* NE.-Pynt, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $2,4^s$. Flammens Højde: 51 m. Kegleformet Taarn.
Taagesignal gives med Sirene, 3 Stød hver $1^m 30^s$. Sirenen er anbragt i et hvidt, lavt Hus.

2785. Nova Scotia S.-Kyst. Lockeport Havn. Fyr flyttet.
(N. t. M. Nr. 41/2513. Washington 1940.)
Det grønne Blinkfyr paa Hovedet af *Lockeport Havn* S.-lige Bølgebryder, er flyttet til Yderenden af den N.-lige Bølgebryder, c. 352 m 223° fra *Carter Island Fyr*.
c. $43^{\circ} 42'$ N. $65^{\circ} 06'$ W.

2786. Forenede Stater i Nord-Amerika. Boston Havn. Nantasket Rod. Oplysning om Dybde.
(N. f. S. Nr. 49/3806. Berlin 1940.)
En $7,3$ m Grund er fundet paa c. $42^{\circ} 19',1$ N. $70^{\circ} 54',7$ W., $0,46$ Sm $133,5^{\circ}$ fra *Narrows Fyr*.

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

2787. Venezuela. Vela de Coro. Punta Zamuro Fyr tændes.
(N. f. S. Nr. 48/3713. Berlin 1940.)
I Slutningen af November Maaned d. A. tændes *Punta Zamuro Fyr* paa c. $11^{\circ} 26',5$ N. $68^{\circ} 51',8$ W. Fyret vil vise hvidt Et-Blink hver 11^s . Flammens Højde: 20 m. Synsvide: 12 Sm. Sort Gittertaarn af Jern. Fyret lyser mellem Pejlingerne 100° og 310° .

2788. Curaçao. Santa Anna Bay. Grund findes ikke.
(N. t. M. Nr. 41/2524. Washington 1940.)
Grunden med $8,7$ m Vand c. 275 m 247° fra *Juliana Wharf* W.-Ende, findes ikke mere.
c. $12^{\circ} 07'$ N. $68^{\circ} 56'$ W.

2789. Brasilien. Para Floden. Gaiivotas Fyr. Oplysning om Synsvide.
(N. f. S. Nr. 40/3812. Berlin 1940.)
*Gaiivotas Fyr*s Synsvide paa c. $0^{\circ} 36',5$ S. $48^{\circ} 02',2$ W. er 16 Sm.

2790. Brasilien. Santa Catharina Stræde. Baaker opført.
(U. f. S. Nr. 46/2373. Stockholm 1940.)
En rødmalet Baake er opført paa hver af nedennævnte Pladser:
a) $0,17$ Sm $153,5^{\circ}$ fra Fyret paa Broen ved *Florianopolis* paa c. $27^{\circ} 36'$ S. $48^{\circ} 35'$ W.
b) $1,34$ Sm $145,5^{\circ}$ fra *Meros Rock*.

2791. Peru. Talara. Undervandshindringer.
(N. t. M. Nr. 41/2527. Washington 1940.)
Nedennævnte Undervandshindringer findes i Nærheden af *Talara Point*:
a) En Klippegrund c. 570 m 340° fra *Talara Fyr*.
b) En Klippegrund c. 730 m 4° fra *Talara Fyr*.
c) Et Vrag c. 595 m 356° fra *Talara Fyr*.
Positionerne for a) og b) betegnes som tvivlsomme.
 $4^{\circ} 34'$ ($30''$) S. $81^{\circ} 17'$ ($30''$) W.

2792. Equador. Gulf of Guayaquil. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 41/2528. Washington 1940.)
Boca de Pagua Fyr paa c. $3^{\circ} 04'$ S. $79^{\circ} 52'$ W. er nedlagt.

2793. Ecuador. Gulf of Guayaquil. Mala Bank. Grund.

(N. t. M. Nr. 41/2529. Washington 1940.)

En 3,9 m Grund, 2,75 Sm lang, 0,5 Sm bred, er fundet paa den N.-lige Del af *Mala Bank*. Grunden ligger i Retning 10°—190°, dens Midtpunkt 3,8 Sm 78° fra *Espanola Point* Fyr.

c. 2° 47' S. 79° 52' W.

2794. Ecuador. Galapagos Øerne. Barrington (Santa Fe) N. Grund.

(U. f. s. Nr. 46/2380. Stookholm 1940.)

Et Rev, hvorover der er fra 4,9 m til 5,5 m Vand, er fundet paa c. 0° 49' S. 90° 03' W., c. 0,1 Sm fra Kysten og c. 1,5 Sm W. for Øens NE.-Pynt. Revets Udstrækning er i E.—W.-lig Retning c. 75 m, i N.—S.-lig Retning c. 40 m. Omkring Revet er Dybden c. 55 m.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**2795. Rusland. Sorte Hav. Krim W.-Kyst. Sevastopol. Nikolajev Lystønde ind-draget.**

(N. f. S. Nr. 48/3703. Berlin 1940.)

Nikolajev Lystønde, der viste hvidt Et-Blink paa c. 44° 37',1 N. 33° 31',7 E., 0,25 Sm NW. for *Paul Point* Fyr, ved W.-Siden af Indsejlingen til *Sydbugten*, er inddraget.

2796. Rusland. Sorte Hav. Krim S.-Kyst. Koktebel Bugt. Nye Ledefyr tændt.

(N. f. S. Nr. 48/3705. Berlin 1940.)

a) Et Forfyr er tændt paa c. 44° 57',8 N. 35° 15',5 E., paa Gravhøjen 0,72 Sm 101/4° fra Landgangsbroens Hoved. Fyret viser grønt Et-Blink hver 7,5^s. Flammens Højde: 16 m.

b) Et Bagfyr er tændt paa c. 44° 58',2 N. 35° 15',1 E., paa Bjergskraaning, 0,64 Sm 326° fra Forfyret. Fyret viser grønt Et-Blink hver 7,5^s. Flammens Højde: 39 m. Synsvidde: 8 Sm. Som Dagmærke har Fyret en trekantet Flade over en hvid, firkantet Flade med sort, lodret Midterstribe.

Ledefyrene, der kun tændes efter Anmodning, er overet i Pejling 326°.

2797. Syrien. Beirut. Oplysning om Grund.

(A. a. l. N. Nr. 22/791. San Fernando 1940.)

En Klippegrund med 5,2 m Vand er fundet paa c. 33° 54',5 N. 35° 32',3 E., c. 2,24 Sm 84° fra *Minat el Hussein*.

2798. Tunis. Gabès Bugt. La S'rira (Skira) Fyrtaarn ommalet.

(N. f. S. Nr. 49/3797. Berlin 1940.)

Paa *La S'rira* Fyrtaarn paa c. 34° 17',2 N. 10° 05',6 E. er Taarn, Fyrlanterne og Kuppel malet blaagraa. Husene og Taarnets Underbygning er gule.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2799. Persiske Bugt. Gwatar Bay. Oplysning om Grunde.**

(U. f. s. Nr. 46/2374. Stookholm 1940.)

1. En 7,3 m Grund er fundet paa c. 25° 01' N. 61° 42' E., 2 Sm 246° fra *Ras Jiyuni* W.-Pynt.

2. En 9,1 m Klippegrund er fundet 2,05 Sm 258° fra ovennævnte Pynt.

3. En 8,2 m Klippegrund er fundet paa c. 25° 03' N. 61° 25' E., 2,7 Sm 231° fra *Ras Fasta*.

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

2800. Kina. Pohai Stræde. Encounter Rock Fyr. Taagesignal forandret.
(U. f. s. Nr. 46/2378. Stockholm 1940.)
Taagesignalet med Klokke fra *Encounter Rock* Fyr paa c. 38° 34' N. 121° 38' E. er nu 1 Slag hver 30^s.
2801. Kina. Kwantung Halvø. Ryojun Ko (Port Arthur). Rokobi San Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 46/2379. Stockholm 1940.)
Fyrkarakteren for *Rokobi San* Fyr paa c. 38° 47',₆ N. 121° 14',₉ E. er forandret fra Lys med En-Formørkelser hver 8^s. til Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 4^s, Mørke 2^s.
2802. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Russkij Island E. Ankringsforbud.
(N. f. S. Nr. 49/3828. Berlin 1940.)
Det er forbudt at ankre i et Omraade indenfor en Linie gennem nedennævnte Punkter:
a) 43° 01',₅ N. 131° 55',₉ E. d) 42° 57',₄ N. 132° 00',₀ E.
b) 43° 02',₁ N. 131° 56',₆ E. e) 43° 00',₄ N. 131° 55',₇ E.
c) 42° 58',₆ N. 132° 01',₀ E.
2803. Japan. Honshu S.-Kyst. Yokohama Anduvning. Spærret Omraade frigivet.
(N. f. S. Nr. 49/3826. Berlin 1940.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 6/574 1940 meddeles, at det deri nævnte spærrede Omraade atter er frigivet for Sejlads. Lystønderne, der var udlagt paa henholdsvis 35° 28' 50" N. 139° 47' 35" E. og 35° 23' 50" N. 139° 42' 45" E., er inddraget.
(E. f. S. Nr. 6/574 1940.)
2804. Japan. Honshu S.-Kyst. Misaki Seto Anduvning. I Sima. Nyt Fyr tændt.
(N. f. S. Nr. 48/3722. Berlin 1940.)
Et Fyr, der viser rødt, fast Lys, er tændt paa c. 35° 08',₁ N. 139° 36',₀ E. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 9 Sm. Rødt og sort, vandret stribet, rundt Betontaarn. Fyret er ubevogtet.
2805. Japan. Nansei Syotō. Tokara Guntō. Gazya Sima. Nyt Fyr tændt.
(N. f. S. Nr. 49/3824. Berlin 1940.)
Paa N.-Pynten af *Gazya Sima* er paa c. 29° 54',₄ N. 129° 32',₂ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 204 m. Synsvidde: 34 Sm. Hvidt, rundt Betontaarn.
2806. Australien. New South Wales. Newcastle. Taagesignal nedlagt.
(U. f. s. Nr. 46/2376. Stockholm 1940.)
Taagesignalet med Klokke ved Fyret paa Yderenden af S.-lige Bølgebryder paa c. 32° 55' S. 151° 48' E. er nedlagt.
2807. Australien. Victoria. Port Albert. La Trobe Island Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 46/2377. Stockholm 1940.)
La Trobe Island Fyr paa c. 38° 45' S. 146° 40' E. er forandret fra at vise rødt til at vise hvidt Et-Blink hver 7,₅ ^s. Synsvidde: 4 Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korts eller
Bogs Nr. *Tyskland:*
T III. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst 1940.

Tillæg.

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

2808. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborgsund. Vrag afmærket.

Vraget af et mindre Sejlskib, der rapporteres sunket i *Svendborgsund* paa $55^{\circ} 02' (54'')$ N. $10^{\circ} 38' (51'')$ E., E. for *Kristiansminde* Fyrlinie og mellem Sømærkerne *Askesten* og *Lindhoved* røde Stager med 1 opadvendt Kost, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 20 m SW. for Vraget.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2809. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund Havn. Afmærkning forandret.

Afmærkningen af Indsejlingsrenden til *Frederikssund* Havn er forandret og er nu, som følger:

N. - S i d e n : 1 hvid, kort Stage paa $55^{\circ} 50' (11'')$ N. $12^{\circ} 03' (22'')$ E.

S. - S i d e n : 2 røde, korte Stager.

(E. f. S. Nr. 33/2429 1939. Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 172. Havnelods 1940, Side 70. Søm.-Fort. Side 69, Nr. 5.)

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 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

Damp- og elektrisk drevne

ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT
WERK FRIEDRICHSORT



DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

KORSØR

ALFRED LARSENEDSVOREN SKIBSMÆGLER
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
ASSENSTELGR.-ADR. „SHIPPING“.—STATS-TELF. 10.—TELF. 200.
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.**P. JØRGENSEN & CO.**Indehaver: J. U. JEPSEN
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
KORSØR

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 & 666

ESBJERG

MARIAGER

C. BREINHOLTSKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG
Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
*Statsautoriseret Skibsmægler*Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

ODENSE

**J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING***(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)***ESBJERG**Telgr.-Adr.
»Lauritzen«Telefon: 3
» 822**CHR. CLEMMENSEN**INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
*STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE***ODENSE**TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FAABORG

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

FRIIS & FREDERIKSEN*SKIBSMÆGLERE*Indehavere:
H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. FriisTELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

HOBRO

CHR. RØRHOLM*EDSVOREN SKIBSMÆGLER***HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

C. HOPPE*EDSV. SKIBSMÆGLER***ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: „HOPPE“

KALUNDBORG

SVENDBORG

JØRGEN SCHULTZ*Statsautoriseret Skibsmægler***KALUNDBORG***Lloyds Agent*TELEFON
NO. 4. 601.TLGR. ADR.
SCHULTZ**E. W. v. d. HUDE & SØN***Etableret 1852***A. THEJLL***Etableret 1852*

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORGTlf: 25, 133, 262
Stat 2.
Privat 1030Telegr.-Adr.:
»Hude«.
Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING**KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1910 OG 1

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 49

TORS DAG 5. DECEMBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Selv den mørke og stormfulde Aarstid, vi nu er inde i, synes ikke at have medført nogen Afslappelse i den tyske Søkrigsøffensiv imod de engelske oversøiske Forbindelseslinier, og omend Tabene af engelsk eller engelsk-kontrolleret Handelstonnage, selv paa Basis af de tyske Meddelelser, endnu ikke er saa store som de den tyske Undervandsbaadskrig forarsagede i de for England saa kritiske Foraarsmaaneder 1917, er det næppe nogen Sinecurepost at være engelsk Skibsfartsminister i Øjeblikket. Denne meddelte iøvrigt i Tirsdags i Underhuset, at England nu havde bestilt 60 store Fragtdampere i U.S.A., og at der desforuden var indkøbt et Antal ældre Fragtbaade fra U.S.A. Maritime Commission, samt at Købet af saadanne amerikanske Skibe vilde blive fortsat.

Om den øjeblikkelige Stilling paa de oversøiske Markeder bliver det stadig vanskeligere at fremskaffe Oplysninger. Af de sidst tilgængelige synes det dog at fremgaa, at de frie oversøiske Markeder stort set er uforandrede. Der er stadig livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Erts til U.S.A. til nominelt uforandrede Rater. Af Afslutninger kan nævnes: Vizagapatam/USNH. \$16.50, Philippinerne/Tacoma, \$3.75, fri Losning. — Om de engelske Regeringsrater foreligger der intet nyt, men fra tysk Side meddeles, at visse græske Redere har protesteret imod, at deres Skibe skal disponeres af det engelske Skibsfartsministerium, idet de hævder, at de engelske Rater, i Forhold til den Risiko, der er forbundet med Sejlads paa England, ikke svarer til, hvad der betales i de frie af Krigen ikke berørte Trades.

I vore hjemlige Farvande synes Efterspørgslen at være aftagende, og i flere Trades, hvor der har været relativ Bevægelsesfrihed, tenderer Rateniveauet nedefter. Dette gælder f. Eks. Trælast fra Finland til Danmark, hvor der i sidste Uge sluttedes temmelig mange Skibe, men hvor der nu er mere end tilstrækkelig Tonnage til de resterende udækkede Ladninger. Men ogsaa i de andre Østersøtrades synes der at være Overskud paa Tonnage, og denne Udvikling maa forventes at fortsætte efterhaanden som de nordlige Østersø- og Bøttenhavhavne lukkes af Is. Der har været begrænset Efterspørgsel efter Tonnage for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, men det er desværre stadig vanskeligt at arrangere Stem.

EKSSPORTEN

Medens Maanederne Maj—September alle har haft et betydeligt Eksport-Overskud, der svingede fra 26,8 Mill. Kr. (Maj) til 52,7 Mill. Kr. (August), viser de nu gennem Statistiske Efterretninger udsendte Tabeller over den økonomiske Bevægelse et noget andet Billede for Oktober. Sammenlignet med September er den samlede Udførsel gaaet ned fra 130,3 til 121,1 Mill. Kr. og samtidig er Indførselen steget fra 92,1 til 111,5 Mill. Kr., saaledes at der kun bliver en Merudførsel paa 9,6 Mill. Kr. Indførselen har det største maanedlige Værdital siden Besættelsen, medens Udførselen nok ligger under Gennemsnittet for denne Periode, men dog ikke er saa lav som i Juni Maaned, da der kun udførtes for 117,7 Mill. Kr.

Ser man paa de enkelte Landbrugsprodukter, bemærkes, at Smør-Udførselen sammenlignet med Sep-

tember er gaaet ned fra 5,4 til 4,4 Tusind Tons og i Værdi fra 19,8 til 18,8 Mill. Kr. Flæskeudførselen er gaaet ned fra 7,0 til 6,8 Tusind Tons og i Værdi fra 15,5 til 15,3 Mill. Kr. Betydelig større er Nedgangen for levende Svin, nemlig fra 154,700 Stk. til 124,600 Stk. og i Værdi fra 20,4 til 13,7 Mill. Kr. Kun for Æg er der Stigning, idet Udførselen har været 3,9 Mill. Snese mod 3,5 Mill. Snese i September, medens Værdien har været 8,6 Mill. Kr. mod 8,1 Mill. Kr. i September. For Landbrugseksperten ialt har Udførselsværdien i Oktober været 93,6 Mill. Kr. mod 108,7 Mill. Kr. i September, medens den i Oktober 1939 var 88,3 Mill. Kr.

I Modsætning til Landbrugseksperten har Industrieksportens Værdi været større i Oktober end i September, nemlig 16,4 mod 14,3 Mill. Kr. Alligevel ligger denne — ligeledes i Modsætning til Landbrugseksperten — væsentligt lavere end i Oktober 1939, da der eksporteredes for 25,3 Mill. Kr. Industriprodukter.

NORDISK SKIBSFØRER-MØDE

Bestyrelsen for den nordiske Skibsfører-Kongres har i sidste Uge afholdt Aarsmøde i Stockholm under Ledelse af Kaptajn H. P. Hagelberg, Almindelig dansk Skibsførerforening, med Kaptajn H. Christiansen, Dansk Styrmandsforening, som Sekretær. De forskellige Organisationers Repræsentanter redegjorde for Foreningernes Virksomhed siden sidste Bestyrelsesmøde i Oslo i 1939. Paa Mødet drøftede man endvidere aktuelle Spørgsmaal af fælles Interesse for de nordiske Navigatorer.

Til Kongressens Formand for kommende Aar valgtes Kaptajn Gunnar Osvold, Sverige.

Direktøren for Finlands Skibsførerforbund, Kaptajn Felix Granit bragte sit Forbunds varme Hilsen og Tak til de øvrige Landes Navigatororganisationer for den Hjælp, de havde ydet Finland og Finlands Skibsførerforbunds Medlemmer og deres Paarørende sidste Aar.

SAMHANDELEN MED SVERIGE

Udenrigsministeriet meddeler, at der i Stockholm er afsluttet en Aftale om Udvidelse i indeværende Aar af Vareudvekslingen mellem Danmark og Sverige.

Aftalen omfatter en Indførsel her til Landet fra Sverige af Varer til et Beløb af ca. 9,3 Mill. Kr., herunder navnlig Trælast, Jernvarer, Maskiner, Kemikalier og Mineraler. Danmark skal paa sin Side levere Sverige Maskiner, Svin, farmaceutiske og kemiske Præparater m. m.

FASTSÆTTELSE AF ISAFGIFTEN

Handels- og Søfartsministeriet har udstedt en Bekendtgørelse om Isafgift for en femaarig Periode — Finansaarene 1940-41 til 1944-45 — af de Varemængder, der ud- og indskibes i danske Havne med en Vanddybde af 5 Meter, som Bidrag til Dækning af de med Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste forbundne Udgifter.

Beløbene, der er paalignet 49 danske Havne, varierer fra 16,920 Kr. for Aalborg Havn (heri er dog medregnet Havneanlægene ved Cementfabrikerne Norden og Aalborg-Portland), København med 7810 Kr., Aarhus med 6920 Kr. ned til Koldby Kaas Havn paa Samsø med 40 Kr. og Strib Havn med 20 Kr. pr. Aar.

Denne Isafgift, der tilfalder Statskassen, kan af vedkommende Havnebestyrelse opkræves enten som en Afgift af de i Havnen ud- og indskibede Varemængder (derimod ikke som Afgift af Skibene, der i For-

vejen i Vinterhalvaaret betaler en Isbryderafgift, afhængig af Tonnagen) eller den kan efter vedkommen- de Havnebestyrelses Valg udredes af Havnens almindelige Indtægter.

I Mellemværendet mellem Staten og de paagældende Havne vil den aarlige Isafgift kunne godskrives de paagældende Havnebestyrelser som Forrentning og Amortisation af det hos de paagældende Havnebestyrelser oplagne Laan til Dækning af Isbrydertjenestens Udgifter i Henhold til § 1 i Loven om Isbryder og Indførelse af Isafgift af 1922—1925.

For Hjælp af de under Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste henhørende Isbrydere til Havne, for hvilke der udredes Isafgift, ydes der ikke særligt Ved- læg.

KØBENHAVNS HAVN

Havnedirektør Laub har forelagt Budgettet for Københavns Havn i 1941. Af Havnedirektørens Tale fremgik det, at der for det kommende Aar var budgetteret et Underskud paa 924,000 Kr. — Underskudet er i Realiteten 3,7 Mill. Kr.

Handelsminister Halfdan Hendriksen er udtraadt af Havnebestyrelsen og afløst af Kommandørkaptajn Westermann.

Havnedirektør Laub udtalte under Forelæggelsen af Budgettet, at Trafiken paa Københavns Havn var gaaet ned i Tidsrummet fra 1. Januar til 31. Oktober med 12,464 Skibe paa tilsammen 4,7 Mill. Netto Reg. Tons.

Meget mørkt har ogsaa den for Bunkerkul eller Proviant anløbende Skibsmængde stillet sig. I de første 10 Maaneder af 1939 anløb ialt 1015 Skibe. Dette Tal var for de første 10 Maaneder af dette Aar dalet til 129 Skibe.

Om Forholdet for Københavns Havn i Aaret 1940 udtalte Havnedirektøren:

— Set i Forhold til et normalt Aar eller Aaret 1939 vil 1940 som ventet vise et meget daarligt Resultat, nemlig en Indtægt, der er ca. 2½ Mill. Kr. mindre end i 1939, og en Udgiftsstigning paa ca. 600,000 Kr. Der bliver et Underskud paa 894,600 Kr., som jeg foreslaar overført til Aaret 1941.

En saa betydelig Nedgang i Indtægterne — ca. 40 pCt. —, som indeværende Aar viser i Forhold til et normalt Aar, samtidig med en Forøgelse af Udgifterne paa ca. 20 pCt., har selvfølgelig i høj Grad sat sit Præg paa Havnens Virksomhed, og Budgettet for det kommende Aar vil i endnu højere Grad end i Fjor blive præget af de Forhold, vi lever og arbejder under.

Havnedirektør Laub gjorde opmærksom paa, at han i Budgetforslaget regnede med, at Taksten for Vare- og Fartøjsafgift fra 1. Januar forhøjes med 50 pCt., hvilket er absolut nødvendigt for Havnens Økonomi.

Om Driftsindtægter og Driftsudgifter oplyste Havnedirektøren, at Indtægterne ligger paa lidt over 7 Mill. Kr., Driftsudgifterne ligger paa godt 7,9 Mill. Kr., og Underskudet bliver saaledes 924,100 Kr.

— Vel at mærke, udtalte Havnedirektør Laub, er dette med en Forhøjelse af Vare- og Fartøjsafgifterne paa 50 pCt., og skal ogsaa Egenkapitalen forrentes, hvilket vil give det helt rigtige Billede af Havnens Virksomhed, vilde der fremkomme et Underskud paa ialt 3,711,500 Kr.

Det kalkulerede Underskud paa Budgettet — 924,000 Kr. — er overført til næste Aar sammen med indeværende Aars Underskud med ialt 1,818,700 Kr..

Havnedirektøren sluttede med at udtale:

Det gælder om trods de daarlige Tider at staa sammen og roligt og maalbevidst at arbejde henimod stadig at være forberedt paa de Eventualiteter og Muligheder, der vil komme i den Tid, vi gaar i Møde, med nøje Hensyn- tagen til Havnens Økonomi og de Midler, som i de nærmeste Aar vil staa til vor Raadighed, de Samfundsopga- ver, som bliver paalagt os alle, ogsaa Havnen, i disse arbejdsledige Tider.

I den efterfølgende Forhandling tog Overborgmester Viggo Christensen først Ordet. Overborgmesteren be- legnede Havnedirektørens Forelæggelsestale som et mørkt og trist Billede af Havnens Forhold. Efter hans Mening var der ingen anden Udvej end at gaa med til den foreslaa- ede 50 pCt.s Forhøjelse.

Hertil udtalte Direktør Kørbing bl. a.:

— Det er rigtigt, at vi har faaet oprullet et mørkt Billede af Havnens Forhold, og at vi maa se os om efter Udveje; men jeg er ikke sikker paa, at en Takst- forhøjelse er den rette Vej. Man kan ikke være sikker paa, at man faar 50 pCt. mere ind, fordi man for- højer 50 pCt. Trafiken gaar den Vej, der er billigst. I Provinsen er der sket Takstforhøjelser paa nogle og tyve pCt. Vi har ogsaa faaet Forhøjelser her i Hav- nen, og det har bevirket, at en stor Del af Indenrigs- trafikken er gaaet ned. Mange af de smaa Paketbaade har maattet lægge op, og D. F. D. S. har ogsaa set me- gen af den Trafik, den havde før, gaa ad Landevejen. Iøvrigt er den nu foreslaaede Forhøjelse mere end 50 pCt. — den er i Virkeligheden 80 pCt.

Efter min Mening er det ogsaa af samfundsmæssige Hensyn en uklog Politik. Hvis en Forretningsmand vilde anvende denne Fremgangsmaade, vilde han hurtig opdage, at han ikke var inde paa den rette Vej. Trafiken vil finde andre Veje end Søvejen. Skibsfar- ten er ilde faren for Tiden, paa Grund af 3—4-doblede Brændselsudgifter, Forhøjelse af Folkehyren og Mørk- lægningssituationen, som bevirker, at man kun har den halve Udnyttelse af Skibene, fordi de kun kan sejle om Dagen.

Det forekommer mig iøvrigt at være hurtigt, at man er gaaet bort fra den Tanke, man havde for nogle faa Maaneder siden: At Havnen vilde yde sin Hiælp til Er- hvervene i de daarlige Tider. Lad os se Tiden an, saa kan vi jo altid i Løbet af Aaret komme tilbage til Spørgsmaalet.

Flere andre havde Ordet, og Havnedirektør Laub ud- talte bl. a., at han var klar over, at en Forhøjelse vilde kunne give Bagslag. Paa en Rejse til Göteborg, Stockholm og Oslo, foretaget i denne Maaned, havde Havnedirektø- ren bragt i Erfaring, at man ved disse tre Havne havde lignende Forhøjelser under Opsejling.

Budgettet og den omtalte Takstforhøjelse henvistes der- efter til et Udvalg, der kom til at bestaa af Overborgme- ster Viggo Christensen, Generalkonsul Johan Hansen, Di- rektør Kørbing, Direktør Adler Svanholm, fhv. Maskin- chef Munck, Departementschef Dalhoff, Direktør August Holm og Borgmester Sundbo.

ISFORHOLDENE OG DE FINSKE HAVNE

Med den kommende Vinter opstaar det Spørgs- maal, hvorvidt der i den kolde Aarstid vil være Udsigt og Mulighed for i tilstrækkelig Grad at fortsætte Skibsfarten paa Østersøen og tilstødende Havne. Naturligvis vil Vinterens Haardhed have stor Indflydelse paa Situationen i nævnte Henseende. Men man maa huske, at der nu findes betydelige Isbryderenheder haade i Tyskland, Danmark, Sve- rige og Finland til at muliggøre og lette Trafiken paa de respektive Havne. Byen Stettin havde allerede før Krigen i høj Grad udviklet sin Isbryderflaade og for- stærket den med mere effektive Skibe. Og danske og svenske Isbrydere er kendt for deres udmærkede Hjel- pearbejde. I Finland staar i det mindste »Jääkarhu«, »Sisu« og »Voima« samt sandsynligvis ogsaa »Tarmo« og »Apu« til Disposition til Lettelse for Skibsfarten ved Vintertid, og Helsingfors' Statsisbryder »Otsa« ikke at forglemme. Der vil saaledes ikke savnes Is- brydere til Assistance for ind- og udgaaende Skibe i de tilfrosne Østersøhavne. Man maa haabe, at ogsaa det nødvendige Brændsel kan stilles til Disposition for Isbryderne i de respektive Lande. Efter hvad der for- lyder, turde man i Finland være i Stand til at imøde- komme Isbrydernes Behov i nævnte Henseende, skønt Vinterkampagnen i Aar vanskeliggjordes ved, at Olje- tilførslen til Isbryderne var temmelig knap. Et andet Spørgsmaal er, hvorledes den kommende Vinter vil blive med Hensyn til Kulde og Tilfrysning. I denne Henseende synes der blandt Sagkyndige at raade for- skellige Opfattelser, idet udenlandske Meteorologer spaar en kold og streng Vinter, medens der, skri- ver »Finlands Sjöfart«, i Finland fremsættes Ud-

talelser i modsat Retning. Man kan derfor blot vente og se, hvordan Situationen for Vinterens Skibsfart vil stille sig. I Forbindelse hermed opstaar Spørgsmaalet, paa hvilke Havne i Finland Trafiken kommer til at koncentrere sig, naar Vinteren kommer. Det er naturligvis ikke muligt at sige noget paa Forhaand i denne Henseende. Men saa meget turde være klart, at Skibsfarten i det mindste delvis kommer til at følge andre Signaler end i de sidste Vintre. Tidligere var det en Regel at holde de store Eksporthavne mod Øst og Hovedstadens Havn aabne med Isbryderhjælp saa længe som muligt, og Rederierne lod deres større Skibe gaa ind til sidstnævnte Havn. Men det var ikke usædvanligt, at Vintersøfarten paa Havnene Raumo og Mäntyluo to i den botniske Bugt indskrænkedes betydeligt, selv om Vinteren ikke var særlig streng. Til at belyse dette tjener, at medens f. Eks. Kotka i Marts Maaned 1938 blev anløbet af 239 Skibe paa 235,409 Netto Register Tons, anløb kun 69 Skibe paa 70,704 Tons Raumo og 55 Skibe paa 49,373 Tons Mäntyluo to. Paa Helsingfors var Skibsfarten i Marts 1938 endnu livligere end i Kotka, og Antallet af indgaaede og udgaaede Skibe var 4—5 Gange større end i de nævnte botniske Havne.

Den Havn, der blev livligst trafikeret i de første otte Maaneder af indeværende Aar, er Åbo, der blev anløbet af ialt omkring 800 Skibe. Efter Åbo kommer Helsingfors med noget over 600, derefter Kotka med 500 og Mäntyluo to med ca. 200 Skibe. Antallet af Anløb paa finske Havne i de første otte Maaneder af indeværende Aar er omkring 2,600 paa ca. 1,700,000 Netto Reg. Tons, medens det samlede Antal Skibe, der anløb finske Havne i samme Tidsrum 1939 var 17,339 paa 13,513,064 Netto Reg. Tons. Der er saaledes meget stor Forskel paa Skibsfartsaktiviteten paa Finland i Fjor og i indeværende Aar. Dette er heller ikke til at undres over, naar man tænker paa de forandrede Forhold. Alene Issituationen i Vintermaanederne i Aar var i Sammenligning med 1939 saa streng, at Isen standsede Skibsfarten paa de fleste Havne, bortset fra andre Hindringer for Søfarten i denne Periode. Men endnu i Februar 1940 kunde Dampere dog gaa ud gennem Isen fra Raumo og Mäntyluo to Havne, ganske vist kun med stor Vanskelighed og med kraftig Isbryderassistance og bane sig frem til sydsvenske Havne, som de blev nødt til at anløbe. Hermed var det ogsaa Slut med Trafiken paa de botniske Havne, men den kunde omend med store Vanskeligheder og Isbryderhjælp opretholdes hele Vinteren mellem Åbo og Stockholm. Hvis Issituationen i den kommende Vinter vil blive streng og Isbarrierer skulde samle sig i Indløbene til Kotka og Helsingfors' Havne, er det ikke usandsynligt, at Trafiken paa disse Havne om kort Tid standses, saa meget mere som man maa spare paa det forholdsvis knappe og dyre Brændsel. Det bliver vel under saadanne Forhold om Åbo og Vestkysthavnene Raumo og Mäntyluo to den Vintertrafik, som kan opretholdes, vil blive koncentreret. Man maa imidlertid ikke glemme, at Erfaringerne viser, at Vinterskibsfartens Muligheder i høj Grad varierer alt efter Vind og Strøm. Man kan derfor ikke paa Forhaand fastslaa, hvilke Havne, der bør anløbes.

SVERIGES UDENRIGSHANDEL

Det svenske Kommerskollegium har nu udsendt en Statistik over den svenske Udenrigshandel i Oktober Maaned d. A.

Eksportværdien for Oktober 1940 sammenlignet med samme Maaned 1939 er gaaet ned med 56,8 Mill. Kr. eller ca. 36 pCt. (102,9 Mill. Kr. mod 159,7 Mill. Kr.); for Importværdiens Vedkommende viser Oktober Maaned 1940 en Tilbagegang paa 79,6 Mill. Kr. i Sammenligning med Oktober 1939 (139,4 Mill. Kr. mod 219 Mill. Kr.).

De samlede Tal for den svenske Udenrigshandel i

Maanederne Januar—Oktober 1940 stiller sig som følger sammenlignet med Tallene for den tilsvarende Periode i 1939:

	Udførsel i 1000 Kr.	Indførsel i 1000 Kr.
Januar—Oktober 1939 . . .	1,543,772	1,956,964
Januar—Oktober 1940 . . .	1,092,965	1,695,494

SKIBSBYGNING I U. S. A.

Ved Begyndelsen af November var der ifølge American Bureau of Shipping ved de amerikanske Værfter under Bygning 309 Fragtskibe paa tilsammen 1,527,000 Tons mod 329 Skibe og 1,552,000 Tons for en Maaned siden og 245 Skibe paa 1,184,000 Tons i November 1939. Endvidere var den 1. November 5 Tankskibe og 1 Færge under Bygning. I Oktober blev afleveret 5 Dampere paa tilsammen 41,973 Tons, og i de sidste ti Maaneder er afleveret 39 Dampere paa 338,000 Tons. Indenfor Nybygningsprogrammets Rammer var 1. November bestilt 177 Dampere paa 1,375,000 Tons, og 51 Dampere paa 430,000 Tons afleveret.

FORSKUDSBETALING AF FRAGT

Den almindelige Standardklausul, der som Regel benyttes, naar man vil stipulere Forskudsbetaling af Fragten, lyder gerne saaledes: Freight payable on signing bills of lading and not returnable ship and/or cargo lost or not lost. Denne Klausul er jo ganske klar og vil medføre, at Befragterne vil kunne holde sig til sine Assurandører, hvis Skib og Last gaar tabt. Spørgsmaalet er imidlertid om Forsikringssummen for Fragten kan kræves, hvis Rejsen bliver annulleret til Trods for at Skib og Last er i Behold. Nordisk Skibsrederforening har haft en Række af saadanne Krav til Behandling i Aar, hvor Forholdene medførte, at en Række planlagte Rejser ikke kunde fuldføres efter Aftalen. Befragterne har der hævdet, at Klausulen kun gjaldt Forlis, og at den ikke kan anvendes, hvor Rejsen blev afbrudt uden at dette skyldtes Tab af Skib og Ladning. Foreningen har paa sin Side hævdet, at Fragten utvivlsomt er optjent allerede naar Konnossementerne er undertegnet, og at det maa være Befragternes Sag at ordne sig med Assurandørerne. I en af disse Sager er der anlagt Proces, mens Befragterne i andre Tilfælde har betalt uden videre, uden at det har været nødvendigt at indbringe Sagen for Retten. Efter tidligere Domme mener N. S. F., at der er Grund til at tro, at de Sager, som skal procederes, vil blive afgjort i Rederiets Favør, og det samme gælder, hvor skyldig Forskudsfragt ikke er blevet erlagt. Her mener Foreningen, at Rederne maa kunne kræve den betalt selv om det har vist sig, at Rejsen ikke kunde gennemføres.

LIGGEDAGSPENGE

I en Sag, som Nordisk Skibsrederforening førte i London, havde s.s. »Gausdal« lastet Bønner i Dairen og var blevet opholdt 12 Dage efter at Overliggedagene var udløbet. Befragterne paaberaabte sig Ansvarsfritagelse paa Grundlag af at Militærtransporter havde hindret Transporten af Lasten til Lastepladsen. Da Hindringerne imidlertid først indtraf efter at Liggetiden var udløbet, fandt Retten, at Rederiet havde Krav paa Liggedagspenge for Ophold. Efter norsk Søløvs Regler forlangte N. S. F. fuld Erstatning for det Tidstab Skibet havde lidt paa Grund af Opholdet udover Overliggetiden, idet Foreningen hævdede, at skandinavisk Lov maatte komme til Anvendelse, fordi Befragterne var et dansk Firma og Rederiet norsk. Retten fandt imidlertid at engelsk Ret skulde anvendes, og efter den blev Erstatning for Opholdet anset for at være fastslaaet som saakaldt »liquidated damages« svarende til Certepartiets Liggedagsrate.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søfartens Bibliotek

Trods de vanskelige Forhold skrider Arbejdet med Udsendelsen af Biblioteksskabe til danske Handelsskibe og Marineskibe jævnt frem.

I Oktober og November Maaned er der saaledes udsendt Bogskabe til yderligere 13 Skibe, saaledes at det samlede Antal udsendte Skabe nu andrager 150 med et samlet Antal paa 8.226 Bøger.

Udover Udsendelsen til Skibene er der sendt en Del Bogkasser til Orlogsskibe, Fyrskibe, Forter o. lign.

Paa Kongens Fødselsdag 26. September naaede Bibliotekets Bogbestand op paa 20.000 Bind.

Bogbestanden suppleres stadigvæk med Indkøb af Bøger, saaledes at den bedste og nyeste Litteratur af Betydning findes repræsenteret.

Søfartens Bibliotek har haft den Glæde fortsat at modtage en Del Tilskud. Af større Bidrag kan nævnes:

Bibliotekstilskud fra Undervisningsministeriet og Bibliotekstilsynet	Kr. 19.000,—
Danmarks Nationalbank	» 1.000,—
Carlsbergs Mindelegat for Brygger J. C. Jacobsen	» 1.000,—
samt fra	
Maskinmestrenes Forening et yderligere Beløb til Dækning af Omkostninger ved Omregistrering af overtagne Bøger	» 600,—
Fra Sømændenes Forbund og Søfyrbedernes Forbund har Biblioteket modtaget et Bidrag paa ialt	» 300,—
med Løfte om yderligere Tilskud.	

Endvidere er der modtaget Bidrag fra Thisted, Sønderborg, Frederikshavn og Kalundborg Kommuner samt fra Marineforeningen og Korsør Kommune.

I August Maaned har Bibliotekar Sven Houmøller fra Søfartens Bibliotek været paa en Studierejse til Gøteborg for at indhøste Erfaringer for, hvorledes Søfartsbibliotekerne i andre Lande er indrettet.

Motorskonnert gøres til Dampskib

Rederiet Anholt, København, har af Skibsreder E. Kromann, Marstal, købt Motorskonnert »Honfleur«, der kort før Krigens Udbrud, sammen med to lignende Skibe, blev indkøbt i Frankrig, og som siden har været oplagt i dansk Havn.

»Honfleur«, der er bygget af Jern, og som laster 165 Tons d.w., skal nu omdannes til Damp. Skibsreder Albertsen, der er korresponderende Reder for Anholt Rederi, har nemlig købt Dampmaskineriet i den tidligere svenske Damp »Stegsund«, der som før meddelte af »Aarhus Samsø Dampskibsselskab« er solgt til Firmaet Petersen & Albeck til Ophugning. »Stegsund«, der skulde have været bugseret fra Svendborg til København til Firmaets Ophugningsværft, vil derfor først blive befriet for sin Maskine, som saa straks installeres i »Honfleur«.

Ombygningen af Maskineriet i »Honfleur« vil rimeligvis ikke være afsluttet før i Slutningen af denne Maaned, hvorefter Skibet indsættes i Rederiets Rute fart mellem København—Anholt—Grenaa og Aalborg og København—Aarhus. Aarsagen til, at man nu foretager Ombygning af Maskineriet i Skibe fra Motor til Damp skyldes naturligvis Mangelen paa Brændselsolie.

Rederiets Motorskib »Anø«, som efter Bjergningen ved Hals under Transporten til Svendborg Skibsværft sank, vil ikke blive hjerget før til Foraaret. Fyr- og Vagervæsenet har netop i disse Dage afsluttet Undersøgelserne ved det sunkne Skib og udlagt Vrag-Lystønde og Vrag-Vagere for at advare Skibsfarten for Vraget, der ligger i 14 Meters Vanddybde.

Norsk Damp forladt af Besætningen

Forleden Morgen er et norsk Fartøj ifølge »Trelleborgs Tidningen« i synkende Tilstand blevet forladt af sin Besætning 12 Sømil fra Kysten udfor Østratorp. Besætningen, ca. 12 Mand, er blevet taget ombord i den svenske Færge »Drottning Victoria«. Det drejer sig ifølge Bladet om den norske Lastdamp »Lita« af Haugesund, der var paa Rejse med 360 Tons Salt. Da Damperen blev forladt af Besætningen, var Maskinrummet fyldt med Vand. Bjergningsdamperen »Dania« menes at være naaet ud til Havaristen, og det er Hensigten at føre Skibet ind til Trelleborg.

Norsk Hydros Aarsregnskab

Den største Bedrift indenfor Norges kemiske Industri Norsk Hydro har nu offentliggjort sit Aarsregnskab. Tallene fortæller, at Hydro har haft et godt Aar, lige saa godt som for Aarene 1938—39. Bortset fra den Tid, da Kampene fandt Sted i Norge i Aar, har Fabrikerne gaaet for fuld Kraft, og Driftsoverskud og Lager tyder paa, at Varerne har kunnet sendes til Kunderne, i overvejende

Grad Sverige og Danmark. Man faar i Aar sammen med Hovedselskabets Regnskab Tallene for hele Koncernen.

Norsk Motorskib gaaet tabt

»Gøteborg Handels- og Sjøfartstidning« meddeler, at det norske Motorskib »Touraine«, 5800 B.R.T., er gaaet tabt. Hele Besætningen er reddet.

Krigsforlist svensk Damp

Den svenske Handelsdamp »Anten« er rapporteret krigsforlist 230 Sømil vest for Irland.

Stigende Industri-Indeks i De Forenede Stater

Federal Reserve Board's Industriindeks har i Oktober naaet Tallet 127, det højeste i adskillige Aar. Indekset for August var 125, for Oktober 1939 121. Det hidtil højeste Indeks som Udtryk for Industri-Beskæftigelsen konstateredes i September i Fjor med 126.

Svensk Skib sunket

Den svenske Damp »Veronica«, der er paa 1300 Tons, er ifølge en til det svenske Udenrigsministerium indløbet Meddelelse forulykket. Kaptajnen beretter, at en Eksplosion bragte Damperen til at synke Vest for Irland.

Kun tre Mand fra »Veronica« er blevet reddet, nemlig Kaptajn Elmquist og to spanske Sømænd Salvador Mortena og Alfonso Hermandes. De er ankommet til en irsk Nordvesthavn og befinder sig nu paa Hospitalet. Kaptajnen var den sidste, som forlod Skibet. Han maatte svømme i nogen Tid med et alvorligt Saar paa Knæet, indtil han og de to spanske Sømænd blev optaget af et Krigsskib.

Rumæniens Eksport

Rumæniens Eksport af Petroleumprodukter udgjorde i September Maaned 256,360 Tons til en Værdi af 1,707,3 Mill. Lei (1 Lei = ca. 3 Øre) mod 320,896 Tons til en Værdi af 2,230 Mill. Lei i samme Maaned f. A., altsaa en væsentlig Nedgang. Ca. 56 pCt. af Eksporten aftoges af Tyskland og Protektoratet Bøhmen-Mähren, 12 pCt. af Italien og 12,6 pCt. af Grækenland.

I de første 9 Maaneder af indeværende Aar udgjorde Eksporten 2,699,944 Tons til en Værdi af 17,584 Mill. Lei mod 3,159,937 Tons til en Værdi af 7,544,5 Mill. Lei i samme Tidsrum f. A.

K. B. Juleøl

Ølbrygningen har jo i nogen Tid været paalagt visse Indskrænkninger, og det har givet Anledning til Frygt for, at det særligt fyldige Jule-Hvidtøl ikke skulde komme i Aar. Det gør det imidlertid. Kongens Bryghus har nu sendt KB Juleøl i Handelen, og baade i Kvalitet og Udstyr holder det de bedste Traditioner fra de foregaaende Aar.

Tre Nybygninger fra Frederikssund Værft

Frederikssund Skibsværft (Direktør Kristian Andersen) har sluttet Kontrakt om Levering af tre 50 Tons Nybygninger, der skal være særdige i Løbet af den første Halvdel af det kommende Aar. Fartøjerne bliver hver forsynet med en 250 HK Motor fra Møller & Jochumsen, Horsens, og moderne udrustet.

Paa Frederikssund Skibsværft er der i øvrigt for Tiden meget travlt, dels med Fuldførelsen af flere Nybygninger og dels med flere større Reparationer og Ombygninger, saa man har maattet forøge Arbejdsstyrken betydeligt, og for Tiden beskæftiges et halvt Hundrede Arbejdere.

Japanske Tekstilvarer til Norge

Efter hvad der meddeles fra japanske Industri Kredse, er Norge stærkt interesseret i at importere Bomuldsvarer fra Japan. De interesserede Industri Kredse i Osaka har optaget Forhandling med den japanske Regering for i givet Fald at kunne faa en Vareudveksling i Stand mellem Japan og Norge.

Ingen Gavepakker til Sømænd mere

Dansk Sømandsmission i fremmede Havne beder om, at man ikke yderligere indsender Pakker til Sømændene, da Pakker kun kan sendes til Hamborg og ikke til de andre Stationer. Sømandsmissionen forbeholder sig ogsaa Ret til at uddele de allerede modtagne Pakker efter bedste Skøn.

Havneudvidelsen forfulgt af Uheld

Den store Havneudvidelse i Kalundborg nærmer sig nu sin Afslutning, men er paa det sidste blevet forfulgt af en Række Uheld, hvoraf flere er af alvorlig Karakter.

Først sank en af Mudderprammene under en Storm. To Dage efter sank ogsaa den store Gravemaskine »Vulcanus« — ligeledes under en Storm — og faa Dage senere igen løb en stor Sandpumper, der ogsaa Arbejder ved Udvidelsen paa Mudderprammen, hvorved den fik en Læk og maatte sættes paa Grund. Den er nu afsejlet til Re-

paration i Korsør. Medens man nu er ved at læve »Vulcanus«, der skal til Reparation i Svendborg, er den anden Gravemaskine ramt af et nyt og næsten værre Uheld: Den har maattet indstille Arbejdet, fordi den ikke har flere Kul.

25 Aars Jubilæum

Kontorchef *Eduard Christensen* i Firmaet *Franck & Tobiesen* kunde i Søndags fejre sit 25 Aars Jubilæum i det kendte Shipping-Firma.

Kontorchef *Christensen* blev som ganske ung ansat i Firmaet kort Tid efter dets Grundlæggelse og har gennem de forløbne Aar ved sin Energi og Dygtighed arbejdet sig op til sin nuværende betroede Stilling. Ved sit behagelige Væsen har han vundet sig en stor Vennekreds saavel indenfor som udenfor Firmaet. Hans store Indsigt har fort ham ind i Bestyrelsen for Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn, hvor hans nøgterne og sikre Sans for Havnens Arbejdsforhold har været til megen Nytte.

Formandsstriden i Søfyrbødernes Forbund

Efter den tidligere omtalte Landsretskendelse angaaende *Richard Jensens* Forhold til Søfyrbødernes Forbund, mødte Overretssagfører *Hindenberg* forleden i Fogedretten med *Richard Jensen* og krævede Kendelse for, at denne paany skulde genindsættes i sine Funktioner som Hovedbestyrelsesmedlem, og at Forbundets Formand ikke maa hindre ham i at give Møde paa Forbundets Kontor.

For Søfyrbødernes Forbund og med Formanden, *Georg Hegner*, mødte Landsretssagfører *Robert Mikkelsen*, som protesterede mod Forretningens Fremme, idet han gjorde gældende, at et Forbud af den Art laa udenfor hvad der kan afsiges af Fogeden, idet det i Realiteten drejer sig om Indsættelse i visse Funktioner, og hertil maa kræves en Dom. Forholdet var det, at *Richard Jensen* oprindeligt indtog det Standpunkt, at han var Formand for Søfyrbødernes København-Afdeling. Han fik Medhold i Fogedretten, og Landsretten stadfæstede Kendelsen. I den mellemiggende Tid, nemlig den 4. August, afholdtes der imidlertid en ekstraordinær Kongres, der bestemte, at *Richard Jensen* skulde fratræde sin Stilling som Formand. Hvis Forretningen blev fremmet, maatte der fra Forbundets Side kræves en Sikkerhedsstillelse paa 3000 Kr. fra *Richard Jensen*.

Overretssagfører *Hindenberg* erklærede, at han var enig med Modparten i, at Landsrettens Dom var uklar, men paa eet Punkt var den klar, nemlig at *Richard Jensen* skulde genindsættes i sin Stilling som Formand for Københavns-Afdelingen. Selv om Kongressen havde ophævet Stillingen, saa var det ulovligt, idet kun den ordinære Kongres kan vedtage Lovændringer. Med Hensyn til Sikkerhedsstillelsen maatte han principalt protestere. Subsidiært havde *Richard Jensen* intet imod at vente med at faa sin Gage, til hele Sagen var afgjort.

Inddæmningsplaner ved Sydfyn

Landvindingseksperter *Civilingeniør Ulrik Pedersen*, har sammen med tre Kolleger udarbejdet to meget store Inddæmningsprojekter, nemlig en Inddæmning af Farvandene mellem *Taastrup, Ærø og Langeland*, hvorved ikke mindre end 12 Øer skulde blive til een, samt en Inddæmning af Farvandene mellem *Sjælland, Bogø og Møen*. Begge Forslag er udarbejdet i 1932.

Det sydfynske Forslag er anslaaet til en Bekostning af 40 Mill. Kr. og fremkalder, efter hvad *Fyns Tid* oplyser, netop alle de Ulemper for Skibsfart og Fiskeri, man allerede gennem mange Aar har kæmpet for at undgaa ved en eventuel Gennemførelse af Broplanerne. Dernæst vil Forslaget ved helt at lukke de sydfynske Farvande skabe meget alvorlige Ulykker for Skibsfarten paa Østersøen. Derfor kan det sikkert allerede nu fastslaaes, at dette Projekt næppe vil opnaa mere end teoretisk Interesse.

Den nye Bro til Rødby-Femern-Ruten

Nykøbing F.s Handelsstandsforening har paa et Møde om Brospørgsmaalet i Forbindelse med Planerne om den nye Jernbanelinie *Nykøbing F.—Rødbyhavn* givet Tilslutning til Tanken om Bygning af den nye Bro som en kombineret Jernbane- og Vejbro, idet man dog midlertidig ønsker den nuværende *Vejbro, Christian IX's Bro* bibeholdt. Ifølge »*Nykøbing Social-Demokrat*« har *Maribo Amts* Vejvæsen nu faaet Meddelelse fra Trafikministeriet om, at Udgiften ved en Udbygning af den nye Bro som

en kombineret Jernbane- og Færdselsbro vil beløbe sig til 2,5 Mill. Kr. udover den tidligere beregnede Udgift paa 2,1 Mill. Kr. til selve Broen. *Maribo Amtsraad* har underkastet Sagen en foreløbig Drøftelse, men vil behandle den paany i et Møde inden Jul.

De Tilslutningsarbejder til *Vej- og Gadenettet*, som en kombineret Jernbane- og Vejbro vil medføre, henhører under *Nykøbing F. Byraad*, og *Havnudvalget* og *Byplanudvalget* har drøftet Sagen i et Møde. Et kalkulatorisk Overslag over de Udgifter, der i Forbindelse hermed vil komme til at paahvile Byen, er nu blevet forelagt *Byraadet*.

»Martin Carl« strandet ved Kastrup

Forleden strandede Dampskibsselskabet *Heimdals Dampers* »*Martin Carl*« tæt udenfor *Kastrup*.

Skibet var for Udgaende fra *København* med en *Last Svovkis*, da *Strandingen* fandt Sted tæt udfør *Kastrup Havn*. Om Eftermiddagen blev Skibet bjerglet af *Bugserbaadene Gorm og Pan*.

Göteborg forhøjer Havnetaksterne

Havnbestyrelsen i *Göteborg* har besluttet at foreslaa en midlertidig Forhøjelse af *Havnetaksterne* med 50 pCt. for *Fartøjer* og *Varer* i *udenlandsk Trafik* og med 25 pCt. for *Fartøjer* og *Varer* i *indenlandsk Fart*.

25 Aars Jubilæum

Prokurist Anker Jørgensen i *A. P. Møllers Rederi* har i disse Dage fejret 25 Aars Jubilæum.

Prokurist Anker Jørgensen begyndte i *C. K. Hansens Rederi*, men blev som ung Mand knyttet til *A. P. Møller*. I de forløbne 25 Aar er *Rederiet* blevet udbygget som intet andet og *Anker Jørgensen* har kunnet følge hele *Udviklingen*.

Anker Jørgensen er kommet i Forbindelse med adskillige *Mennesker* indenfor *Skibsfart, Handel og Industri* og har i en sjælden Grad forstaaet at gøre sig afholdt og respekteret.

Næstved Havn

I Modsætning til de fleste andre danske Havne har *Næstved Havn* i *April Kvartal* i *Aar*, om hvilken Periode der nu foreligger officiel Meddelelse fra *Statistisk Departement*, haft Fremgang saavel i den udlossede som den indladede *Tonnagemængde*.

Statistiken oplyser for *Næstved Havns Vedkommende*, at der i *April Kvartal* i *Aar* indgik 135 Skibe (i *April Kv. 1939: 131 Skibe*) paa ialt 19,294 *Registertons* (16,623). Der udlossedes 38,292 *Tons* mod 28,908 *Tons*, hvilket er en Fremgang paa mere end 33 pCt. Der blev lastet 3491 *Tons* mod 1393 *Tons*, en Fremgang paa mere end 150 pCt.

Thyborøn Havn

Folketingets Finansudvalg har tiltraadt en *Bevilling* paa 500,000 Kr. til forskellige *Udbedringer* af *Thyborøn Havn* med Henblik paa at kunne betjene *Fiskeriet* paa tilfredsstillende Maade.

Dødsfald

Skibsfører, Kaptajn Frederik Duhnbye er død, 80 Aar gammel.

Kaptajn Duhnbye, der var født paa *Rømø* som *Skibsførersøn*, kom 15 Aar gammel til *Søs* med *Fuldriggeren Rota* af *København*, og derefter sejlede han med forskellige *Puggaard'ske Skibe*. *Styrmandseksamen* 1. og 2. Del tog han fra *Københavns Navigationsskole* i 1878. Efter i nogle Aar at have været *Styrmand* i en *Bark* fra *Dragør*, rejste han i 1886 til *England*, hvor han tog den *engelske Navigationseksamen*.

Kaptajn Duhnbye ansattes derefter i *Rederiet C. Nielsen & Co.* i *Hartlepool*, hvor han i 1890 blev *Skibsfører*.

Den gamle *Kaptajn*, der var meget afholdt, gik i *Land* for mange Aar siden.

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER 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 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

M·B·COHN

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAOST 1848

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

**PALÆGADE 2 TLF. C. 6****KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491

BPTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687



Hovedoplag for Danmark

Th. Møller

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København



Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkoco

ROTTERDAM

Telephone:
44880 (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.

56. Aargang.

København 5. December 1940.

Nr. 51.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarter tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarter med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterets Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

2810. Danmark. Fakse Bugt. Fakse Havn. Sten. Advarsel.
Enkelte Sten er skredet ud fra Stensætningen under de yderste 30 m af E.-Molen, hvorfor der maa udvises Forsigtighed under Tillægning her.
c. $55^{\circ} 12',8$ N. $12^{\circ} 10',1$ E.
(Kort Nr. 190. Havnelods, Side 63.)
2811. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Fyrskib inddraget for Vinteren.
(Telegram fra Lodskontoret i Oulu.)
Kemi Fyrskib paa c. $65^{\circ} 21'$ N. $24^{\circ} 21'$ E. er inddraget for Vinterperioden.
2812. Rusland. Finske Bugt. Store Tjuters (Bolschoi Tyters) Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 50/3861. Berlin 1940.)
Store Tjuters Fyr paa c. $59^{\circ} 51',3$ N. $27^{\circ} 11',3$ E., paa Øens NW.-lige Top, er forandret og lyser nu, som følger:
Hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 1^s, Mørke 5^s..... i Pejl. fra 277° til 304° .
— fast Lys i — - 304° - 317° .
— Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 7^s..... i — - 317° - 345° .
— Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 20^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 11^s..... i — - 345° - 277° .
Iøvrigt er Fyret uforandret.
(Kort Nr. 184.)
2813. Estland. Finske Bugt. Naissaar (Nargö) SE. Sømærke udlagt.
(N. f. S. Nr. 50/3862. Berlin 1940.)
En Stage med Krydstopbetegnelse er udlagt paa $59^{\circ} 30' 52''$ N. $24^{\circ} 36' 04''$ E., ved 10 m Pullen *Leontjevi* SE. for *Naissaar*.
(Kort Nr. 184.)
(Se Tillæg.)

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

2814. Danmark. Sundet. Taarbæk Rev. Skibsfartshindring bortsprængt. Afmærkning inddrages.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1461 1940 meddeles, at den deri nævnte Skibsfartshindring paa $55^{\circ} 46' (20'')$ N. $12^{\circ} 39' (52'')$ E., c. 0,9 Sm 202° fra Lys- og Klokketønden *Taarbæk Rev.*, er bortsprængt. Vragafmærkningen inddrages.
(E. f. S. Nr. 21/1461 1940.)

2815. (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 2,7 m.

c. $54^{\circ} 50',6$ N. $10^{\circ} 33',1$ E.

(E. f. S. Nr. 48/2660 1940.)

2816. Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls Rev. Lystønde inddraget.

Den rødmalede Lystønde, der viste hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver $7\frac{1}{2}^s$, og som var udlagt c. 85 m SE. for Klokketønden *Pøls Rev.*, der er beliggende paa c. $54^{\circ} 51',3$ N. $10^{\circ} 06',0$ E., er inddraget.

(E. f. S. Nr. 46/3008 1939. Kort Nr. 154, 170, 152, 150, 185, 126, 180 og Kort C.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2817. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsovelser. Advarsel.

Under militære Skarpskydningsøvelser, som i Tiden: 2.—20. December d. A. samt i Januar Maaned 1941 skal afholdes paa *Melby-Tollerup* Overdrev mellem *Asserbo* Plantage og *Liseleje* Plantage, vil Overdrevet samt den NW. for nævnte Terræn værende Del af Kysten og Havet indtil en Afstand af c. $3\frac{1}{4}$ Sm være spærret for Passage:

Hver Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag fra Solopgang til Solnedgang.

Langs *Asserbo* Plantages W.-Side fra Kysten til *Røvehuslinien* og langs *Liseleje* Plantages E.-Side vil blive opstillet Afvisere. Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydningen varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo* Plantager.

Der vil endvidere blive skudt fra Flyvemaskine mod Sløbemaal. Maskinerne flyver langs Kysten mellem Midten af *Liseleje* Plantage og til c. *Brantebjærg*.

Grundet paa Livsfare forbydes af Færdsel paa nævnte afspærrede Areal samt Sejlads paa den afspærrede Del af *Kattegat* paa nævnte Dage og Tider.

Asserbo Plantage: c. $56^{\circ} 01' N. 12^{\circ} 01' E.$

2818. Danmark. Isefjord Indløb. Vesterløb E.-Side. Sømærker genudlagt.

Den hvide Stage med Halmvisk og den hvide Stage med 2 Halmviske paa henholdsvis $55^{\circ} 57' (33'')$ N. $11^{\circ} 48' (48'')$ E. og $55^{\circ} 57' (08'')$ N. $11^{\circ} 48' (32'')$ E. ved *Store-sand* W.-Side er genudlagt.

(E. f. S. Nr. 40/2320 1940. Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 159. Søm.-Fort. Side 67, Nr. 24 og 25.)

2819. Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Havn SW. Skibsfartshindring fjernet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 49/2734 1940 meddeles, at den deri nævnte Skibsfartshindring paa $55^{\circ} 55' (37'')$ N. $11^{\circ} 51' (12'')$ E. er fjernet. Vragvageren er inddraget.

(E. f. S. Nr. 49/2734 1940.)

(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2820. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Ponta Quicombo. Nyt Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 50/3938. Berlin 1940.)

Paa c. $11^{\circ} 19'_{,5}$ S. $13^{\circ} 49'_{,2}$ E., paa *Ponta Encarnado*, c. 3 Sm S. for *Rio Quicombo* Munding, er tændt et nyt Fyr, *Ponta Quicombo* Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s , Blink $0_{,3}^s$, Mørke $1_{,7}^s$, Blink $0_{,3}^s$, Mørke $1_{,7}^s$, Blink $0_{,3}^s$, Mørke $1_{,7}^s$, Blink $0_{,3}^s$, Mørke $5_{,7}^s$. Flammens Højde: 130 m. Synsvidde: 28 Sm. Hvidt, firkantet Stentaarn.

2821. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Giraúl Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 50/3939. Berlin 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2226 1940 meddeles, at *Giraúl* Fyr paa $15^{\circ} 08' 12''$ S. $12^{\circ} 06' 45''$ E. efter endt Reparation atter er tændt og viser som tidligere hvidt Et-Blink hver 5^s . Hjælpefyret, der var tændt under Reparationen, og som viste hvidt Gruppe-Blink, To-Blink, er slukket.

(E. f. S. Nr. 38/2226 1940.)

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

2822. Virgin Islands. St. Croix. Undervandshindring.

(U. f. S. Nr. 47/2429. Stockholm 1940.)

En Jernmalmlast er kastet overbord fra et strandet Skib paa c. $17^{\circ} 40'$ N. $64^{\circ} 54'$ W., c. 1 Sm 183° fra *Southwest Cape* Fyr. Den derved fremkomne Pulle er c. 34 m lang og c. $7_{,6}$ m bred. Mindste Dybde over Pullen er $2_{,7}$ m.

2823. Brasilien. Porto do Rio Grande. Barra Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 18/135. Rio de Janeiro 1940.)

Barra Fyr paa c. $32^{\circ} 07'$ S. $52^{\circ} 05'$ W. er forandret og viser nu hvidt, fast Lys med Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 21^s , Lys $10_{,0}^s$, Mørke $1_{,0}^s$, Lys $0_{,6}^s$, Mørke $1_{,5}^s$, Lys $0_{,6}^s$, Mørke $1_{,5}^s$, Lys $0_{,6}^s$, Mørke $1_{,5}^s$, Lys $0_{,6}^s$, Mørke $1_{,5}^s$, Lys $0_{,6}^s$, Mørke $1_{,0}^s$.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2824. Frankrig. Korsika. Miner fjernet.

(U. f. S. Nr. 46/2396. Stockholm 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 43/2484, 43/2485, 43/2486 og 43/2487, Punkt 1 og 2, 1940, meddeles, at de deri nævnte Minespæringer er fjernet.

(E. f. S. Nr. 43/2484, 43/2485, 43/2486 og 43/2487, Punkt 1 og 2, 1940.)

2825. Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Procida. Nyt Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 50/3876. Berlin 1940.)

Paa c. $40^{\circ} 46'_{,1}$ N. $14^{\circ} 01'_{,8}$ E., paa *Procida* Molehoved er tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 2^s . Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 6 Sm. Jernstativ paa en ottekantet, muret Hytte.

2826. Albanien. Porto Palermo. Fyrs Synsvidde forandret.

(N. f. S. Nr. 50/3879. Berlin 1940.)

Fyret paa c. $40^{\circ} 03'$ N. $19^{\circ} 47'$ E., paa det W.-lige Affald af *Palermo Bugt* N.-Pynt, har nu en Synsvidde af kun 10 Sm.

(E. f. S. Nr. 9/795 1940.)

2827. Albanien. Porto Edda (Santi Quaranta) Bugt. Punta Ferruccio Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 50/3878. Berlin 1940.)

Punta Ferruccio Fyr paa c. $39^{\circ} 52'_{,3}$ N. $20^{\circ} 00'_{,2}$ E. viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s . Synsvidde: 10 Sm. Graa Jernbaake.

2828. Grækenland. Fyrs Synsvidde forandret.

(N. f. S. 50/3880, 50/3881, 50/3882, 50/3883, 50/3885, 50/3886, 50/3887, 50/3888, 50/3889, 50/3890, 50/3892, 50/3893, 50/3894. Berlin 1940.)

Synsvidden for nedennævnte græske Fyr er forandret og er nu, som følger:

Kykladerne:

1. *Agios Nikolaos* Fyr paa c. 37° 39' N. 24° 20' E., paa *Keos Island*: 14 Sm.
2. *Cape Tamelos* Fyr paa c. 37° 31' N. 24° 17' E., paa *Keos Island*: Fast Lys: 14 Sm, Blink: 20 Sm.
3. *Kalogeros* Fyr paa c. 38° 10' N. 25° 17' E.: 16 Sm.
4. *Gaidaros* Fyr paa c. 37° 25' N. 24° 59' E., paa *Syros Island*: Fast Lys: 14 Sm, Blink: 20 Sm.
5. *Paros Island*.
 - a) *Cape Korax* Fyr paa c. 37° 09' N. 25° 14' E.: 14 Sm for hvidt og 10 Sm for rødt Lys.
 - b) *Kratzi* Fyr paa c. 37° 03' N. 25° 17' E.: 12 Sm for hvidt og 6 Sm for grønt Lys.
 - c) *Limni Paroikias* Fyr paa c. 37° 05' N. 25° 08' E.: 8 Sm.
6. *Cape Phanari* Fyr paa c. 36° 43' N. 25° 16' E., paa *Ios Island*: 8 Sm.

Trikeri Channel:
7. *Pontikonisi* Fyr paa c. 39° 03' N. 23° 21' E.: 20 Sm for hvidt og 12 Sm for rødt Lys.

N.-lige Sporader:
8. *Cape Sepias* Fyr paa c. 39° 11' N. 23° 21' E.: 17 Sm.
9. *Cape Guruni* Fyr paa c. 39° 12' N. 23° 37' E., paa *Skopelos Island*: Fast Lys: 18 Sm, Blink: 21 Sm.

Saloniki Bugt:
10. *Poseidon (Kassandra) Point* Fyr paa c. 39° 57' N. 23° 23' E.: 14 Sm.

Kara Agatsch Bugt:
11. *Fener Burun (Fenar Point)* Fyr paa c. 40° 57' N. 25° 09' E.: 7 Sm.

Imros Island:
12. *Cape Kefalos* Fyr paa c. 40° 09' N. 26° 00' E.: 14 Sm.

Samos Island:
13. *Kotsika Point* Fyr paa c. 37° 47' N. 26° 58' E.: 9 Sm.
14. *Pankosi Point* Fyr paa c. 37° 48' N. 26° 42' E.: 14 Sm.
15. *Phonia Point* Fyr paa c. 37° 41',₄ N. 26° 58',₇ E.: 9 Sm.

2829. Grækenland. Kykladerne. Seriphos Island. Kyklups Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 50/3884. Berlin 1940.)

Kyklups Fyr paa c. 37° 07' N. 24° 25' E. lyser ikke mere mellem Pejlingerne 281° og 146°.

2830. Grækenland. Hierissos Bugt. Cape Platy Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 50/3891. Berlin 1940.)

Cape Platy Fyr paa c. 40° 27' N. 24° 01' E. lyser ikke mere mellem Pejlingerne 49° og 307°.

2831. Grækenland. Ægæiske Hav. Samothraki. Nyt Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 47/2433. Stookholm 1940.)

Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 6^s, er tændt paa c. 40° 28',₂ N. 25° 27',₂ E. paa *Cape Akrotiri*. Flam- mens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm. Fyret lyser mellem Pejlingerne 326° og 242°. Fyret er ubevogtet.

2832. Rumænien. Sorte Hav. Farligt Omraade frigivet.

(N. f. S. Nr. 50/3895. Berlin 1940.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 30/1889 1940 meddeles, at de i Punkt I, 2. anførte Bestemmelser ophæves. Sejlads kan herefter uhindret foregaa i Omraadet, der begrænses

- mod Nord: af Breddeparallellen 44° 14' N.
- Øst: af Meridianen 28° 56' E.
- Syd: af Breddeparallellen 44° 00' N.
- Vest: af Kysten.

(E. f. S. Nr. 30/1889 1940.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1940
6/576 Advarsel mod Opankring i Nærheden af Søcabler.
18/1327 *Store-Bælt. Korsør—Sprogø—Nyborg.* Ankring og Fiskeri forbudt.
18/1328 *Lille-Bælt N.-lige Indsejling.* Ankring og Fiskeri forbudt.
21/1458 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltbroen* og *Storstromsbroen*.
22/1523 Oplysning om *danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.*
28/1759 } *Lillebæltbroen. Storstromsbroen.* Fortøjningsbøjer til Lodsartøjer udlagt.
31/1924 }
35/2106 Forholdsregler vedrørende Sejlads i *danske Farvande.* Advarsel.
36/2111 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
49/2708 Lystønder ombyttes med Spirtønder for Vinteren.

I. Østersøen

- 1940
2/4 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag.*
2/9 *Sverige S.-Kyst. Utlången—Falsterborev.* Undervandshindringer. Advarsel.
3/140 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer N. Vrag.*
5/306 *Østersøen. Bornholm S. Vrag.*
7/611 *Tyskland. Hela N. Vrag.*
16/1125 } *Rusland. Finske Bugt. Forbudte Omraader.*
41/2363 }
16/1188 *Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib.* Fyrkarakter og Taagesignal forandres.
16/1190 *Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade.* Sejladsforskrift.
21/1483 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Fyr midlertidig slukket.
22/1505 *Tyskland. Kiel Fyrskib SW. Vrag.*
23/1528 Sejladsforskrift vedrørende *Stockholm.*
23/1531 *Sverige. Stockholm Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.
23/1538 II *Estland. Finske Bugt. Juminda N. Færlige Omraader.* Advarsel.
23/1545 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*
25/1624 *Sverige. Golland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
25/1626 *Sverige. Södra Kvarnen og Öregrund Skærgaard.* Minespærringer. Sejladsforskrift. Advarsel.
25/1633 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors.* Sejladsforskrifter. Fyr tændt. Advarsel.
25/1644 *Tyskland. Lübeck Bugt. Steinriff. Vrag.*
25/1645 *Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak NE. Vrag.*
25/1663 *Danmark. Gedser Fyr E. t. N. 1/2 N. Skibsartshindring.*
26/1678 } *Finske Bugt. Færlige Omraader.* Sejladsforskrifter.
47/2615 }
26/1683 *Tyskland W.-lige Østersø.* Sejladsforskrifter.
27/1705 }
30/1858 } *Østersøen. Keldsnor Fyr S. t. W.* Oplysning om Vrag.
27/1730 *Estland. Finske Bugt. Skydeøvelser.* Advarsel.
28/1777 *Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib* midlertidig ombyttet.
32/1930 *Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki (Nystad).* *Enskär.* Løbet aabnet for Trafik.
32/1935 *Finland. Finske Bugt. Kotka Anduvning.* Sejladsforskrift.
32/1937 *Rusland. Finske Bugt. Demansten N.* Undervandshindring.
32/1943 *Tyskland. Kieler Bugt. Vrag.*

- 1940
 34/2036 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudt Ankringsomraade.
 34/2060 Finland. Bottniske Bugt. Norrskär Fyr. Taagesignalapparat midlertidigt ude af Funktion.
 36/2122 Finland. Finske Bugt. Hangö. Sejladsforskrift.
 36/2124 Rusland. Finske Bugt. Leningrad Fyrskib inddraget. Reservefyrskib udlagt. Sejladsforskrift.
 37/2164 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sellin E. Skibsfartshindring.
 38/2215 Østersøen. Fehmarnbell Fyrskib W. Undervandshindring. Advarsel.
 39/2270 Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak SE. Vrag.
 39/2271 Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak. Skibsfartshindring.
 40/2343) Sverige S.-Kyst. Falsterbo S. Oplysning om Dybde i Sejlløb.
 41/2356))
 42/2444 Tyskland. Oderbank E. Vrag afmærket.
 44/2500 Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djupränna. Oprettelse af nye Fyr og Taagesignalstationer. Fyr nedlægges, Lystønder inddrages.
 45/2575 Finland. Minefare. Oplysning om Sejlløb.
 47/2621 Estland. Finske Bugt. Kolko Vig. Forbudt Omraade.
 47/2624 Tyskland. Darsser Ort NE. Oplysning om Vrag. Vragafmærkning inddraget. Advarsel.
 47/2625 Tyskland. Darsser Ort Fyr W. Oplysning om Vragtøndes Plads. Vragtønde forandret.
 48/2706 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt.
 49/2712 Sverige. Stockholm Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
 49/2722 Tyskland. Østersøen. Vinterafmærkning.
 49/2726 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Staberhuk W. Arbejder udføres.
 49/2727 Tyskland. Fehmarnsund. Bundundersøgelser udføres. Advarsel.
 50/2770 Finland. Finske Bugt. Kotka. Sejladsforskrift. Oplysning om Lods.
 50/2772 Estland. Finske Bugt. Tallinn Red. Lystønder udlagt. Sejladsforskrift.

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

- 1940
 2/42 Danmark. Sundet. Kalveboderne. Uddybning. Oplysning om Gravemaskiner m. m.
 2/46 Sverige. Sundet. Ven. Fyr- og Taagesignalstation oprettes.
 2/48 Sverige. Sundet. Skanør Havn. Sømærker midlertidig inddraget.
 2/56 Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Indsejlingsrende tilsandet.
 2/68 Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende.
 5/476 a. Danmark. Store-Bælt. Keldsnor. Vrag.
 19/1377 Sverige. Sundet. Oskars Grund SW. Undervandshindring.
 19/1378 Danmark. Lille-Bælt. Skanseodde S. Undervandshindring.
 21/1464 Danmark. Køge Bugt. Drogden Fyr S. Skibsfartshindring.
 21/1486 Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyr W. Skibsfartshindring afmærket.
 22/1506 Danmark. Sundet. Drogden 8,0 m Rende. Afmærkning forandret.
 25/1646 Danmark. Sundet. Drogden Fyr W. t. N. Skibsfartshindring.
 25/1649 Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.
 25/1651 Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Vrag.
 25/1653 Danmark. Lille-Bælt S.-lige Del. Vrag.
 26/1688 Danmark. Store-Bælt. Omo SW. Vrag.
 26/1703 Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Tranekær E. Skibsfartshindring.
 27/1733) Danmark. Sundet N.-lige Indgang. Spærring udlagt. Vagtskib. Advarsel.
 32/1945))
 27/1758))
 32/1978))
 28/1783) Sverige. Sundet N.-lige Indg. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 30/1868 Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.
 30/1868 Danmark. Lille-Bælt. Anbringelse af Beskyttelsesnet omkring Lillebæltsbroens Strompiller. Advarsel.
 32/1946 Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsfartøj midlertidig udlagt.
 33/1999 Danmark. Sundet. Drogden. Dragør Fort SE. Skibsfartshindring.
 35/2109 Danmark. Lille-Bælt. Bjørnsknude S. Skibsfartshindring.
 36/2129 Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Uddybningsarbejder. Afmærkning ikke paa Plads.
 38/2246 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Høje Stene Lob. Skibsfartshindring.
 38/2247 Danmark. Lille-Bælt. Brandso SW. Skibsfartshindring.
 40/2350 Sverige. Sundet. Kogrundsrenden. Oplysning om Dybde.
 40/2351 Danmark. Kattegat. Griben N. Vrag sunket.
 43/2463 Danmark. Lille-Bælt. Brandso E. Oplysning om Skibsfartshindring.
 43/2493 Danmark. Sundet. Kronborg Signalstation. Drogden Fyr. Trafiksignal.
 43/2494 Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Magnetiske Forstyrrelser.
 44/2510 Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsore. Skydeøvelser. Advarsel.
 47/2640) Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Uddybningsmaskine sunket.
 49/2754))

1940

- 48/2658 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 49/2732 Danmark. Lille-Bælt. Tringshøj Vinkelfyr W. Skibsfartshindring.
 50/2773 Danmark. Sundet. Ellekildehage. Ankring forbudt.
 51/2815 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klordyb. Oplysning om Dybde.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1940

- 2/66 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
 2/68 Danmark. Kattegat. Aalbæk Havn under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.
 2/69 Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib inddraget.
 2/73 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
 2/79 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 2/80 Sverige. Skagerrak. Våderøerne. Nyt Fyr tændes.
 14/1064) Sverige. Kattegat og Skagerrak. Lystønder udlægges.
 15/1138) Danmark. Skagerrak. Rubjærg Knude W. Vrag „Eischersheim“ afmærket.
 14/1067) Danmark. Skagerrak. Hirtshals—Rubjærg Knude. Undervandshindring.
 15/1137) Kattegat. Skagen Fyr E. t. N. Vrag „Hedderheim“.
 15/1181) Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Oplysning om Dybde i Indsejling.
 18/1342) Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner. Baake forsvundet.
 18/1343) Danmark. Kattegat. Anholt SSE. Vrag.
 19/1385) Danmark. Limfjorden. Kaas Bredning. Uren Bund.
 19/1386) Danmark. Kattegat. Skagen Havn SE. ½ E. Vrag.
 19/1424) Sverige. W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespæringer udlagt. Advarsel.
 20/1439) Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.
 20/1441) Kattegat. Hasenøre-Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
 20/1454) Danmark. Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.
 30/1870) Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr N. Skibsfartshindring.
 24/1617) Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Lystønder midlertidig udlagt.
 25/1658) Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Trafiksignaler.
 25/1665) Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidig udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigs-
 32/1980) grænsen.
 43/2499) Danmark. Kattegat. Ashoved ESE. Oplysning om Vrag.
 39/2275) Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.
 40/2353) Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Pælokonstruktion under Bygning.
 39/2309) Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 40/2325) Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr NE. t. N. ½ N. Oplysning om Vrag.
 42/2448) Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Tillægning til NE.-lige Bolværk midler-
 47/2636) tidigt forbudt.
 48/2665) Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.
 50/2776) Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Ad-
 49/2735) varsel.
 49/2756) Danmark. Limfjorden. Aggersund. Brobygningsarbejder. Advarsel.
 51/2817) Danmark. Limfjorden. Aggersund. Brobygningsarbejder. Advarsel.
 51/2845) Danmark. Limfjorden. Aggersund. Brobygningsarbejder. Advarsel.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1940

- 3/151 Nordsoen. Sild W. t. N. Vrag af Uddybningsmaskine.
 7/625 Danmark. Graadyb. Jerg Fyr slukket. Taagesignal ude af Virksomhed.
 8/689 Rusland. Nordlige Ishav. Kola Inlet lukket for Sejlads.
 8/694 Nordsoen. Brown Ridge E. Vrag.
 13/1010 Nordsoen. Bligh Bank E. Skibsfartshindring.
 14/1069 Nordsoen. Themsen—Noord-Hinder Fyrskib. Vrag.
 15/1140 Danmark. Jylland W.-Kyst. Torsminde Sluse W. Vrag „Edmund Hugo Stinnes“ afmærket.
 15/1149 England. Humber Anduvning. Spurn Point ESE. Undervandshindring.
 16/1204 Nordsoen. Fairy Bank SE. Skibsfartshindring.
 20/1442 Finland N-Kyst. Petsamo. Minofarce. Advarsel.
 27/1741 Finland. Petsamo. Sejladsforskrift.
 31/1921 Nordsoen og Dover Stræde. Miner udlagt. Sejladsforskrifter. Advarsel.
 34/2066 Finland. Petsamo. Liinahamari. Sejladsforskrift.
 40/2326 Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1940
 2/92 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*
 2/94 *Island N.-Kyst. Strandabrekar NE. Grund.*
 23/1556 *Færøerne. Fyr midlertidig slukket.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1940
 2/101 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 2/102 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 2/103 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*
 2/104 { *Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejmeldinger og Navigationsefterretninger af*
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejmeldinger
 pr. Radiotelefon.
 2/105 *Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte*
 Isberetninger.
 2/106 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af*
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresser: CQ.
 2/107 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
 2/108 *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunke Miner m. m.*
 2/109 *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske*
 Farvande.
 2/110 *Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.*
 2/111 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforring-*
 elser i danske Farvande.
 2/112 *Danmark. Fælles Radio-Kaldesignal for danske Skibe.*
 2/113 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrammer til danske Skibe.*
 2/114 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*
 2/115 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
 11/940 *Britiske officielle Meddelelser til Handels- og Fiskerskibe pr. Radiotelefon.*
 13/1048 *Forenede Stater i Nord-Amerika. Oplysning om Flyvemaskiner i Neutralitets-Patrouille*
 16/1237 *Atlanterhavet. Vejrobservationsstationer etableret.*
 19/1412 }
 22/1527 } *Sverige. Fyr slukket. Radiofyr ude af Virksomhed.*
 28/1814 }
 20/1450 { *Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til og Ændringer i Bekendtgørelse af 10. Marts 1939*
 24/1614 } *angaaende Forbud mod Ankring m. v. i Beskyttelsesomraader for undersøiske Kabler*
 og Ledninger.
 22/1521 *Danmark. Sommertid. Oplysning om Tidssignal m. m.*
 22/1522 *Danmark. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejls i Øresund m. v. og*
 om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.
 24/1618 *Tyskland. Spærring af Havne og Flodmundinger.*
 25/1662 *Sverige. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.*
 28/1699 *Norge S.-lige Del. Minefare. Advarsel.*
 27/1754 *Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.*
 30/1885 *Tyskland. Advarsler til Søfarende i Henhold til Seewasserstrassenordnung § 17.*
 32/1974 *Sverige E.-Kyst. Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.*
 34/2057 *Norge. Indskrænkning i Fyrbelysningen. Advarsel.*
 35/2104 *Norge. Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejls*
 fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.
 42/2443 *Sverige. Göteborg, Bohus samt Halland Len. Bestemmelser for Anduvning af og Sejls*
 svensk Kystfarvand.
 44/2534 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejls i Tisted Bredning mellem Tisted*
 Havn og Silstruphoved.
 47/2637 *Danmark. Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejls fra Isefjorden ud i*
 Kattegat.

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

2833. Røde Hav. Suez Bugt. Djubal Stræde. Seaul Seghir Reef Baake forsvundet.
(N. f. S. Nr. 50/3904. Berlin 1940.)
Seaul Seghir Reef Baake paa c. 27° 33',₀ N. 33° 50',₂ E. rapporteres at være forsvundet.

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

2834. Java N.-Kyst. Soerabaya. Sembilangan (Slempit) Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 50/3908. Berlin 1940.)
Sembilangan Fyr paa c. 7° 03',₇ S. 112° 41',₄ E., der viste hvidt Et-Blink hver 3^s, viser nu hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 3^s, Mørke 7^s. Synsvidde: 16 Sm. Fyret er synligt mellem Pejlingerne 197° og 240°.
2835. Sibirion. St. Olga Bay. Chikhacheva Island Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 50/3940. Berlin 1940.)
Chikhacheva Island Fyr paa c. 43° 41' N. 135° 17' E. viser nu hvidt Et-Blink hver 14,₃^s, Blink 1,₈^s, Mørke 12,₅^s. Iøvrigt er Fyret uforandret.
(E. f. S. Nr. 11/835 1939.)
2836. New Zealand. South Island E.-Kyst. Port Lyttelton. Baake opført.
(U. f. S. Nr. 47/2437. Stockholm 1940.)
Parsons Rock paa c. 43° 37' S. 172° 45' E. er blevet afmærket med en Pæl med sort Kurvetopbetegnelse.
2837. Hawaii Øerne. Oahu S.-Kyst. Honolulu. Nye Fyr tændt.
(U. f. S. Nr. 47/2438. Stockholm 1940.)
4 Fyr, der viser grønt, fast Lys, er tændt paa c. 21° 19',₇ N. 157° 49',₂ W. paa Mount Tantalus. Flammens Højde: 417 m. Synsvidde: 28 Sm. Fyrene lyser mellem Pejlingerne 14° og 94°.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

2838. Østersøen. Oplysning om Vrag.
(U. f. S. Nr. 48/2495. Stockholm 1940.)
Den 24. November d. A. observeredes paa c. 55° 30' N. 15° 20' E., c. 30 Sm 205° fra *Utklippan* Fyr, en brækket, opretstaaende Skibsmast, der ragede c. 2 m op over Vandet og antagelig sad fast i et Vrag.
2839. Sverige. Fyrskib og Lystønder udlagt.
(U. f. S. Nr. 46/2344, 47/2401, 47/2402 og 48/2454. Stockholm 1940.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 49/2709 1940 meddeles, at deri nævnte Fyrskib og Lystønder nu er udlagt.
(E. f. S. Nr. 49/2709 1940.)
2840. Sverige S.-Kyst. Hanö Havn. Fyr atter tændt.
(U. f. S. Nr. 48/2453. Stockholm 1940.)
Hanö hamn nedre og øvre Fyr paa c. 56° 01' N. 14° 50' E. er atter tændt.
2841. (P). Sverige. Öland W.-Kyst. Degerhamn Indsejling. Nyt Fyr tændes.
(U. f. S. Nr. 48/2452. Stockholm 1940.)
Paa Degerhamn E.-lige Bølgebryder vil paa 56° 21',₂₅ N. 16° 24',₆₈ E. blive tændt et nyt Fyr; der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: c. 5,₅ m. Hvidt Fyrstativ. Fyret vil lyse mellem Pejlingerne c. 336° og c. 201°.
2842. (P). Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djupränna. Afmærkning forandres.
(U. f. S. Nr. 48/2451. Stockholm 1940.)
I Forbindelse med Oprettelse af de i E. f. S. Nr. 44/2500 1940 nævnte nye Fyr foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen i Kalmarsunds djupränna:

1. Den i Henhold til E. f. S. Nr. 25/1623 1940 midlertidigt udlagte Stage med Kryds paa c. $56^{\circ} 42',_2$ N. $16^{\circ} 25',_0$ E. inddrages.
 2. En sort Stage med 1 Ballon udlægges paa $56^{\circ} 41',_{47}$ N. $16^{\circ} 24',_{39}$ E., paa Pladsen for *Krongrundet västra Lystønde*.
 3. En sort Stage med 1 Ballon udlægges paa $56^{\circ} 40',_{50}$ N. $16^{\circ} 23',_{66}$ E., ved Rendens W.-Side ud for *Osvallsgrundet östra Lystønde*.
 4. En rød Stage med 1 opadvendt Kost udlægges paa $56^{\circ} 40',_{47}$ N. $16^{\circ} 23',_{70}$ E., paa Pladsen for *Osvallsgrundet östra Lystønde*.
 5. Den sorte Stage med Ballon paa $56^{\circ} 40',_{20}$ N. $16^{\circ} 23',_{40}$ E., SSW. for *Osvallsgrundet Fyr*, inddrages.
 6. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa $56^{\circ} 40',_{29}$ N. $16^{\circ} 23',_{56}$ E., ved *Mellgrund*, inddrages.
 7. En rød Stage med 1 opadvendt Kost udlægges paa $56^{\circ} 40',_{03}$ N. $16^{\circ} 23',_{37}$ E., paa Pladsen for *Huvudet östra Lystønde*.
 8. Den sorte Stage med Ballon paa $56^{\circ} 39',_{68}$ N. $16^{\circ} 22',_{98}$ E., ved *Ternörs nordöstra rev*, ombyttes med en Stage uden Topbetegnelse.
 9. En sort Stage med 1 Ballon og et hvidt Bælte udlægges paa $56^{\circ} 39',_{65}$ N. $16^{\circ} 23',_{02}$ E. paa Pladsen for *Kalmar södra Tønde*.
 10. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa $56^{\circ} 39',_{54}$ N. $16^{\circ} 23',_{02}$ E., ved *Hällgrund*, inddrages.
- (E. f. S. Nr. 25/1623 og 44/2500 1940.)

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

2843. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Vrag fjernet.
 Det i E. f. S. Nr. 50/2808 1940 rapporterede Vrag, der var sunket i *Svendborg Sund* paa $55^{\circ} 02'$ ($54''$) N. $10^{\circ} 38'$ ($51''$) E., er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 50/2808 1940.)

III. Kattegat. Limfjorden og Skagerrak.

2844. (T). Sverige. Kattegat. Vinga. Stormvarselssignaler ophører midlertidigt.
 (U. f. s. Nr. 48/2496. Stockholm 1940.)
 Indtil videre afgives ingen Stormvarselssignaler fra *Vinga Fyr* paa c. $57^{\circ} 38'$ N. $11^{\circ} 36'$ E.
2845. Danmark. Limfjorden. Aggersund. Brobygningsarbejder. Advarsel.
 Saavel *Aggersundbroens* N.-lige som S.-lige Strømpilles Sænkekasse er nu anbragt paa Plads. Ligesom tidligere henvises al Sejlads til at foregaa N. om det i Anledning af Brobygningsarbejderne udlagte Materiel, der er afmærket efter de for Uddybningsmaskiner o. l. gældende Regler.
 $56^{\circ} 59'$ ($57''$) N. $9^{\circ} 17'$ ($47''$) E.
 (E. f. S. Nr. 2/75 og 43/2465 1940.)
2846. Sverige. Skagerrak. Fyr atter tændt.
 (U. f. s. Nr. 48/2462. Stockholm 1940.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Staffansholmen c. $58^{\circ} 01'$ N. $11^{\circ} 31'$ E. *Södra Kyrkesund nedre* og *övre. Gåsskär. Norra Kyrkesund nedre* og *övre* c. $58^{\circ} 02'$ N. $11^{\circ} 31'$ E.

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

2847. Australien. South^vAustralia. Spencer Bay. Port Whyalla. Nye Fyr tændt.
 (U. f. s. Nr. 48/2483. Stockholm 1940.)
 3 Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt vandret for hinanden paa en Skorsten paa c. $33^{\circ} 01',_0$ S. $137^{\circ} 35',_5$ E., $1,5$ Sm 348° fra det hvide, faste Fyr paa *Whyalla Molehoved*. Flammens Højde: $66,5$ m. Synsvidde: 21 Sm. 2 af Fyrene er synlige i alle Retninger fra Søen.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Scandinavian 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



+ DANSKE HAVNE +

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Oasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformødenheder o. s. v. Ind- og Udtægning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutsfartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frlaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indtyrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsformødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lømping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der 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 Sjøskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsøres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 8 Kr. Vand leveres fra Kal og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Løsnig og Ladning. I F r i h a v n e n besørges Løsnig 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, Tærdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 15.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater. 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

ESBJERG

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 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 Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge 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 Bugsørsaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højst 300 Kr. (alt med et Tillæg af for Tiden 40 pCt.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Løsnig og Lastning: Løsnig og Lastning besørges af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttfæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frlager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sjøskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor bele 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

Dybdier 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 pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjøfartøjer, reparerende Fartøjer og større Parcelladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Løsnig og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tærdokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybdier i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 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. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Løsnig og Lastning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tærdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,80 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besørges og saa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis Inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sjøsk. 24 Øre, Sjøsk. med Hjelpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værdafgift: Moderat. Bugsøring, nformad. Ingen Lodsvang., naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Spedterfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor bele Havnen rundt, Kulhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsøring (se Lodsv.). Bugsøring faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 1,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangor benyttes. Løsnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 50

TORS DAG 12. DECEMBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Fra et fragtmæssigt Standpunkt er det Udviklingen paa Søkrigens Omraader, der vil faa størst Betydning, saavel mens Krigen varer som i Tiden efter Fredsafslutningen. Ifølge officielle engelske Meddelelser ligger det gennemsnitlige ugentlige Tab af britisk, allieret og neutral Handelstonnage fra Krigens Begyndelse og indtil 1. Decbr. i Aar paa omkring 62.000 Br. Reg. Tons, eller ialt ca. 4 Mill. Tons. Hvilken Indvirkning et saadant Tab vilde have haft paa Rateniveauet, saafremt dette frit havde kunnet tilpasse sig efter Tilbud og Efterspørgsel, er det naturligvis vanskeligt at have nogen Mening om. Som Forholdene er nu, kontrollerer England jo enten direkte eller indirekte en meget betydelig Del af den samlede oversøiske Handelsflaade og er derigennem i Stand til at fastsætte Fragterne for store Dele af den internationale Søhandel. Rent umiddelbart skulde man synes, at et saadant Tab, selv om det maaske i nogen Grad vel nok modvirkes af en forceret Nybygningsvirksomhed, vilde have en stærkt animerende Indflydelse paa Rateændelsen, men paa den anden Side bevirker den engelske Blokade af praktisk talt hele det europæiske Kontinent, at en lang Række Stater, som tidligere drev udstrakt oversøisk Handel, nu er afskaaret herfra og derfor heller ikke optræder som Konkurrenter om den disponible Tonnage. Naar Rateudviklingen i de frie oversøiske Trades derfor udviser saa store Forskelligheder, nemlig fra den i Forhold til før Krigens Udbrud nærmest stationære Rate af \$ 5:— for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika til den ca. 100 pCt. højere Rate paa ca. 16½ Dollars, der maa betales for Erts fra Forindien til USNH., er der Grund til at mene, at Ratestigningen i sidstnævnte Trade snarere skyldes en akut Lakune i Tonnagetilgangen til de indiske Markeder foraarsaget af den Omplacering af Tonnagen, der skyldes engelsk Skibsfartspolitik, end nogen generel Tonnagemangel.

Om den øjeblikkelige Stilling paa de oversøiske Markeder er der iøvrigt kun meget lidt nyt at fortælle. I de af London kontrollerede Trades er der ikke sket nogen Rateforandring, ligesaa lidt som der foreligger noget om Omfanget af de engelske Befragtningsoperationer. Af svenske Avisers Londonrappporter synes det dog at fremgaa, at Englænderne ikke er villige til at betale nogen Præmie for neutrale Skibes Sejlads i Farten fra River Plate til UK., hvorfor der kun bydes neutrale Skibe samme Rate som gældende for engelsk Tonnage, nemlig 115/-.

I de frie Trades rapporteres der kun faa Afslutninger. Kul fra Hampton Roads til Sydamerika ligger stadig mellem \$ 4.75 og \$ 5.25, hvorimod der har været en mindre Stigning i Raterne for Hørfro fra River Plate til Nordamerika. Sidste Afslutning blev gjort til \$ 11.25. Der er stadig livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Erts til USNH. fra de vigtigste Ertspladser, men det kniber tilsyneladende at skaffe Tonnage. Sidst noterede Rate fra Vizagapatam til USNH. er \$ 17:—. Af øvrige Forretninger skal nævnes Kul fra Hampton Roads til Lissabon til \$ 9:—, og en Ladning Kakaobønner fra Bahia til Petsamo skal være sluttet til den høje Rate af \$ 55:—.

I vore hjemlige Farvande viser der sig visse Vanskeligheder ved at skaffe Beskæftigelse til den ledige

Tonnage, og det maa forudses, at Forholdene kan blive endnu vanskeligere, naar vi naar længere frem paa Vinteren. I de Trades, hvor Raterne ikke er bundne, viser Rateniveauet derfor ogsaa nedadgaaende Tendens. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der været meget lidt at gøre, og det er overordentlig vanskeligt at arrangere Stem.

FREMTIDSUDSIGTERNE FOR DANMARKS INDUSTRI OG LANDBRUG

Ingeniør Knud Højgaard har holdt et Foredrag om Fremtidsudsigterne for Danmarks Industri og Landbrug og bl. a. udtalt:

Vi nødes til at fastslaa, at Udviklingen vil være afhængig af en Række Faktorer, af hvilke en Del er af en saadan Natur, at vi ikke vil kunne øve nogen Indflydelse paa Begivenhedernes Gang, men vil være henvist til at indrette os bedst muligt efter Forholdene, saaledes som de bydes os. Meget afhænger dog af os selv — heldigvis, thi ellers kunde Fremtiden synes mørk og haabløs. Der er Sandhed i det gamle Ord: »Hjælp dig selv, saa hjælper Vorherre dig«. Jeg er overbevist om, at det danske Folk baade kan og vil arbejde, og jeg tror, at de fleste af os i vore Hjerter er Tilhængere af det Program, som har fundet Udtryk i Devisen for Frankrigs Genrejsning: Arbejde, Familie, Fædreland.

Der er imidlertid forskellige Maader at arbejde paa, og Arbejdets Tilrettelæggelse og Ledelse er af afgørende Betydning med Hensyn til Resultatet; dette gælder baade for de enkelte større og mindre Virksomheder og for Samfundet som Helhed. Hvad det private Arbejdsomraade angaar — det være sig Landbrug, Industri, Handel, Søfart, Fiskeri, Bank- og Forsikringsvæsen osv. — tør jeg ud fra mit nogenlunde indgaaende Kendskab til Forholdene paastaa, at Arbejdet i det hele og store foregaar paa effektiv og økonomisk Maade; de Mænd, der har Ansvaret for Virksomhedernes Trivsel, er som Regel vel kvalificerede og i Besiddelse af Energi og Virketrang, og det samme gælder for Medarbejderne, Funktionærerne og Arbejderne.

Hvad offentlig Virksomhed angaar, nærer jeg ikke Tvivl om, at de udøvende Personer — altsaa Embedsmændene — lige saa vel som Folk i private Erhverv er besjælede af Iver for at opnaa de bedst mulige Resultater, og at der arbejdes med Dygtighed og Idealisme.

Som vi alle ved, har det offentlige i de senere Aar haft en voksende Indflydelse paa hele Samfundets Virksomhed. Dette er sket ikke alene ved statslig og kommunal Forretnings-Virksomhed og ved offentlige Arbejder, men ogsaa derved, at Staten ad Lovgivningens Vej ved Indgreb paa snart sagt alle Omraader har virket tilrettelæggende og regulerende. Hvad man nu end mener om alle disse Statsindgreb, maa man være klar over, at de næppe foreløbig vil kunne undgaaes, ja, man maa endda være forberedt paa en Forøgelse af denne planøkonomiske Bevægelse.

Man maa under disse Omstændigheder haabe, at de Myndigheder, som det paahviler at planlægge og regulere, maa have Forstaaelsen af, at personligt Initiativ og personligt Ansvar er og bliver Grundlaget for et sundt økonomisk Samfundsliv.

Paahviler der saaledes Politikere og Embedsmænd et stort Ansvar, er dette ikke mindre for Erhvervenes

Mænd. Hver især maa indenfor sin Virkekreds arbejde paa at udnytte de Muligheder, der foreligger, og hvad der er særlig vigtigt i Forholdet til de offentlige Myndigheder, de forskellige Erhverv maa nu mere end nogen Sinde søge at forstaa hinandens Vanskeligheder og hjælpes med at overvinde dem. Dette gælder ikke mindst for de to Hovederhverv — Landbrug og Industri.

Vi kan vist alle dele Civilingeniør Højgaards Ønske om, at de Mænd, af hvem Samarbejdet og Vekselvirkningen indenfor Erhvervene afhænger, maa handle ud fra den Opfattelse, at

Landbrug og Industri i Virkeligheden har fælles Interesser, saa sandt som det ene Erhverv er afhængigt af det andet; de maa trives eller hensesyge sammen.

Vinder denne Opfattelse Tilslutning, vil Landbrug og Industri i Fællesskab kunne gøre den Indsats, som er tvingende nødvendig, om det skal lykkes at føre Land og Folk nogenlunde uskadt igennem Krigstidens Trængsler.

Og ikke mindre betydningsfuldt er det, at Landbrug og Industri kan mødes i enigt Samarbejde, naar Freden er sluttet og det store Genrejsningsarbejde forestaar. Da gælder det at sikre Danmarks Fremtid og den kommende Generations Velfærd.

SØ- OG HANDELSRETTE

Det aarlige Valg til Sø- og Handelsretten, som foretages af Grosserer-Societetets Komite, Københavns Skipperforenings Bestyrelse og et Udvalg af Borgerrepræsentationen har nu fundet Sted.

Der valgtes tre ny handelskyndige Medlemmer, idet Grosserer Peer Goe Jacobsen og Direktør Valdemar Hansen, der har været Medlemmer siden henholdsvis 1924 og 1920, i Aarets Løb er fyldt 70, medens Grosserer F. Mouvielle, der indvalgtes i 1931, af Helbredshensyn havde frabedt sig Genvalg ved sin Valgperiodes Udløb. I deres Sted nyvalgtes Grosserer Bue Bjørner (Trækontoret), Direktør Herbert Jerichow (De forenede Bryggerier) og Grosserer Ove Weikop (Østerbros Messe).

Endvidere nyvalgtes som søkyndigt Medlem fhv. Havnekaptajn H. C. Hansen i Stedet for Kaptajn G. Mikkelsen, der er fyldt 70. Kaptajn Mikkelsen har været Medlem af Retten siden 1937.

Følgende Medlemmer, hvis Valgperiode udløb, genvalgtes paa fem Aar: Handelsminister Halfdan Hendriksen, Direktør C. Gammeltoft, Skibsreder T. C. Christensen, Grosserer H. E. Jessen og Forretningsfører Knud Simonsen. Handelsministeren træder saaledes ikke ud af Sø- og Handelsretten, hvor han har været Medlem siden 1920, men naturligvis vil han, saalænge han er Minister, faa bevilget Orlov.

Endelig genvalgtes som søkyndige Medlemmer med særlig Maskinkendskab Maskinmester Oluf M. Hansen og Maskinmester Hans Oluf Bjørnsen.

TONNAGEMANGEL I ARGENTINA

Argentinske Meddelelser gaar ud paa, at der i Argentina er saa knapt med Tonnage for Fragter til U.S.A., at større Mængder argentinske Eksportvarer maa ligge i flere Maanedre før de afsendes. Det amerikanske Handelskammer i Buenos Aires har derfor rettet en Appel til U.S. Maritime Commission i Washington for at faa den til at tage drastiske Forholdsregler for at stille den nødvendige Tonnage til Disposition, da man ellers frygter for at Valutasituationen i Argentina vil blive yderligere forværret.

NYE AMERIKANSKE SKIBSFARTSLOVE

Repræsentanternes Hus har vedtaget tre nye Skibsfartslove, som er oversendt til Senatet til videre Behandling. Lovene tager Sigte paa en aarlig Ud-

bygning af Handelsflaaden og Nationalisering af den amerikanske Skibsfart. Det drejer sig om følgende Love:

1) Tre Fjerdedele af Fiskeflaaden og andre ikke-subsventionerede Skibe maa tilhøre Borgere i U.S.A., mens den sidste Fjerdedel maa tilhøre amerikanske Borgere eller Udlændinge, som har haft varigt Ophold i U.S.A. før 1. Juli 1930 eller som har boet i U.S.A. siden 1925 og har god Beskæftigelse.

2) 40-Timers Ugen kan sættes ud af Kraft i Tilfælde, hvor det gælder Skibsbygning efter Ordre fra Skibsfartskommissionen.

3) Skibe, som er beskæftiget i Fiskeriet og Kystfarten maa indregistreres som Skibe tilhørende amerikanske Statsborgere.

ISBRYDNINGSTJENESTEN

Efter sidste Aars strenge Isvinter har Isbrydningstjenesten nu forberedt Vintersæsonen 1940—41.

Statens Isbrydningsraad har med Departementets Chef i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart H. Jespersen som Formand afholdt sit første forberedende Møde med en tilstundende Isvinter for Øje. Lederen for Istjenesten aflagde en Beretning angaaende Isbryderflaaden og henviste til, at alle Isbrydere nu var klar til under en eventuel Isperiode at sættes i Fart.

Der vil sikkert ikke blive foretaget nogen væsentlig Ændring i Dispositionerne med Hensyn til Isbrydernes Virksomhed i de forskellige Farvande. »Storebjørn« vil, ligesom tidligere Aar, hvis det bliver paa krævet, blive stillet til Disposition for De danske Statsbaners Storebæltsoverfart, da den nye Isbryder til Statsbanerne først kan ventes leveret allertidligst Vinteren 1941. De øvrige Isbrydere, »Isbjørn«, »Lillebjørn«, »Tyr« og »Thor«, vil være til Assistance for Skibsfarten i de øvrige Farvande, medens »Valdemar« som sædvanlig vil faa den vestlige Del af Limfjorden som Operationsbasis.

Med Hensyn til »Det Forenede Dampskibsselskab« Isbryder »Bryderen« vil den antagelig, ligesom Tilfældet har været de senere Aar, ogsaa under en eventuel Isperiode blive indlemmet i Statens Isbryderflaade.

FINLANDS UDENRIGSHANDEL

I Helsingfors er der blevet dannet et Kompensations-selskab »Osuskunta Kompensatio r. l. — Andelslaget Kompensation m. b. t.«. Dette er ikke noget Statsforetagende, men en privat Sammenslutning af større Grossist-Selskaber, uden nogen Monopolstilling, idet ogsaa Privatpersoner kan afslutte Kompensationsforetagender. Alle — baade Selskabet og Private — skal have Licensnævnets Billigelse. Udenrigsministeriet og den saakaldte Udenrigshandels-Delegation informerer Selskabet om Mulighederne for Kompensationsforretninger.

STATENS SKOLESKIB »DANMARK«

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har fra Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib »Danmark« modtaget Beretning om Virksomheden i Finlandsaaret 1939—40.

Fra 21. Marts til 9. Maj 1939 laa Skoleskibet forløjet mellem Pælene paa Flaadestationen med ca. 10 Elever, der frivilligt havde meldt sig til Afrignings- og Eftersynsarbejder, hvilken Tjeneste de efter de gældende Bestemmelser i et vist Omfang kan faa godskrevet i den for Erhvervelse af Sønæringsbevis fornødne Fartstid.

14. Juni mødte 74 Elever til Beklædning og Synsprove, som alle bestod.

Den 15. paamønstredes 72 nye Elever samt 16 og senere yderligere 7 fra tidligere Togter, som kun skulde deltage i Togtets Sommerafsnit.

Den 15. Juni Kl. 14 hejstes Flag og Stander, hvorefter

der afsejledes til Ankerplads ved Vedbæk, hvor de indledende Øvelser paabegyndtes. Den 26. Juni lettedes første Gang. Indtil den 6. Juli fortsattes den systematiske fremadskridende Organisation og indledende Øvelser og fortøjedes samme Dag i Bøje i Københavns Yderhavn.

Den 15.—31. Juli fortsattes Sejladsen, og den 1. August fortøjedes i Bøje i Københavns Yderhavn for at gøre klar til Vintertogt.

Togtets Sommerafsnit blev saaledes afkortet til ca. 1½ Maaned, da Sejlordren lød paa Besøg i New York, medens Verdensudstillingen endnu var aaben, og Skibets Afgang af Hensyn hertil var fastsat til 8. August.

Den 7. August mødte 40 Elever fra »Georg Stage«.

Samme Dag Kl. 18 aflagde Hans Majestæt Kongen Besøg om Bord, ved hvilken Lejlighed Hans Majestæt mindede Besætningen om de Pligter, alle ombordværende havde som Repræsentanter for vort Land og Folk, og ønskede derefter Besætningen en god Rejse.

Den 15. August passeredes Fair Isle, den 21. August 100 Sømil SØ. t. S. ½ S. for Portland (Island), 3. September 220 Sømil Syd for Cap Race, stadig skiftende Vind, og den 16. September ankrede paa Brooklyn Flats ud for New York. Den nordlige Rute til New York tog 39 Dagn. Distancen var 4677 Sømil og gav ikke, som man havde frygtet — noget Afbræk i den systematisk fremadskridende, praktiske Uddannelse. Den 18. September krydsedes op ad Floden i frisk Kuling til Det Forenede Dampskibs-Selskabs Dok i Hoboken. Paa Grund af Strømmen gjordes 20 Vendinger. Skibet blev elskværdigt modtaget af Generalkonsul Bech, Formanden for The American-Denmark Committee, Direktør Halvor Jacobsen og Sekretæren, Direktør Hasselriis, ligesom New Yorks Borgmester La Guardia sendte Velkomsts brev og stillede Automobil til Raadighed for Føreren under Opholdet.

Den 16. Oktober ankrede ud for The Naval Academy ved Annapolis efter 4 Dages Kryds op gennem Chesapeake Bugten. Marylands Guvernør aflagde interesseret Besøg om Bord, og stor Venlighed vist Skibet fra Academiets Side. Den danske Gesandt i Washington var om Bord den 19.

Den 20. fortsattes til Baltimore for Sejl alene helt ind i Havnen, hvor der fortøjedes ved Kaj, og hvor Skibet

baade fra Byens, Havnevæsenets, Lodsævnenets og den norske Sømandskirkes Side blev vist stor Elskværdighed.

Den 22. December ankrede i St. Thomas Havn, hvor Jul og Nylaar tilbragtes. Baade fra amerikansk og dansk Side, ikke mindst ved Konsul Bangs Elskværdighed, blev dette Ophold til stor Glæde for Besætningen, og efter Konsulens Udtalelse ved Skibets Afgang den 3. Januar af Betydning for de Danske i Vestindien.

Fra den 3. til 13. Januar krydsedes i den caraibiske Havbugt, og sidstnævnte Dato ankrede i Cancel Bay ved St. John, hvor der bl. a. blev drevet Øvelser med Udføring af Varp, og hvor Skibet blev besat af hele den sorte Skoleungdom. Den 16. Januar fortsattes Krydset ved Øerne, og den 20. Januar ankrede ud for Frederikssted, St. Croix, men allerede den 22. fortsattes herfra med ustadig Passat.

Det normale Tidspunkt for Hjemrejsen var nu naaet, men paa Grund af de politiske Forhold vedtog Bestyrelsesraadet at udsætte Hjemrejsen først 1, senere 2 Maaneder.

Den 8. Februar fortsattes Rejsen Vest paa, passerede den 14. Cap Antonio, Cuba Vest og stod ind i Mexico-Gulven, hvor der mødtes NNØ.-Kuling og Byger. I ca. 10 Dage var det stormende Kuling og skiftende Vind med høj Sø, og en Eftermiddag passeredes Skibet af en lokal Hvirvelstorm, hvor Vandet hvirveltes op i Højde med Røjlræerne, og Skibet krængede over fra den ene Side til den anden i den hurtigt skiftende Vind. Sejlene blev hurtigt bjerget, saa intet Havari skete.

Den 1. Marts fortsattes mod Pensacola, hvor der ankrede ved Anduvningsbøjen for Taage. Samtidig ankom S/S »Tuscaloosa« med Præsident Roosevelt om Bord. Om Eftermiddagen lettede Skibet og stod for Sejl op til Pensacola, hvor der ankrede. Her forblev Skibet til den 11. Marts og blev vist megen Venlighed baade af civile og militære Myndigheder, og nærmede sig derefter — under Afholdelse af Øvelser — Florida Strædet, som passeredes den sidste Ugø i Marts.

Den 1. April ankom Skibet til Jacksonville, og her er det blevet liggende, idet der efter indhentet Sanktion fra Elevernes Forældre søgtes Hyre for Eleverne i neutrale Skibe væsentlig i Kystfart.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Sø- og Handelsretsdøm

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, hvorunder Firmaet Aug. Freuchen & Co., Nakskov, havde krævet Skibsreder A. E. Sorensen, Svendborg, dømt til at betale 6251 Kr. i Erstatning, fordi en Del af en Ladning Byg, som Skibsredens M/S »Dorothea« i Oktober i Fjor havde sejlet fra Nakskov til Drammen, var fremkommen hertil i beskadiget Tilstand som Følge af haardt Vejr paa Rejsen.

Sø- og Handelsretten kom paa Grundlag af det i Sagen oplyste til det Resultat, at Skibet havde været sødygtigt ved Afsejlingen fra Nakskov og fandt det rimeligt, at Skibet havde givet sig under det haarde Vejr paa Rejsen. Rederiet fik desuden Medhold i, at Skibet for saa kort en Rejse som den foreliggende ikke havde Forpligtelse til foruden den faste Garnering at sørge for, at der var en løs Garnering i Lastrummet til Beskyttelse af Ladningen, da en saadan løs Garnering heller ikke kunde have forebygget eller forhindret den opstaaede Skade.

Iøvrigt ansaa Retten det for tilstrækkeligt godtgjort, at den opstaaede Skade ikke skyldtes Fejl eller Forsømmelse fra Skibets Side og ansaa det iøvrigt for betydningsløst, at Kaptajnen ved Ankomsten til Drammen havde undladt at lade udmelde Besigtigelsesmænd ved Aabningen af Lugerne.

Paa Grundlag heraf blev Skibsreder A. E. Sorensen herefter frifundet, medens Aug. Freuchen & Co. dømtes til at betale ham 400 Kr. i Sagsomkostninger.

Tørlægning af Guldborgsund-Syd?

Finansudvalget har tiltraadt en Bevilling paa 10,000 Kr. til Undersøgelse af Bundforholdene til Brug under Overvejelse af, hvorvidt der i Forbindelse med Rødby—Femern-Rulens Etablering skal anlægges Vej- og Jernbanedæmning over Guldborgsund til Nykøbing Falster. Det skal undersøges, om Bundforholdene er af en saadan Art, at Planerne kan indgaa i en eventuel Tørlægning af Guldborgsunds sydlige Del — en Plan, som Nykøbing F. ikke er Tilhænger af.

Værftsudvidelse i Odense

Mellem Odense Staaletværft ved Direktør E. Ringsted og Odense Bys Havneudvalg har der været ført Forhandlinger om en Modernisering af Staaletværftet, idet der ønskes anlagt tre nye Beddinger paa Værftet.

Da dette Arbejde, der vil komme til at koste omkring en Million Kr., vil være af meget stor beskæftigelsesmæssig

Betydning, er man enedes om at indgaa til Ministeriet med en Ansøgning om Tilskud i Henhold til Beskæftigelseslovene. Samtidig har Havneudvalget vedtaget at paabegynde Bygningen af en ny Vej langs Kanalen til Staaletværftet. Dette Arbejde, der ligeledes vil give Beskæftigelse til en Del Arbejdsløse, vil komme til at koste 140,000 Kr.

Svenska Amerika Linien jubilerer

Svenska Amerika Linien fejrede den 11. December sit 25 Aars Jubilæum. Den 11. December 1915 afgik nemlig Damperen »Stockholm« fra Gøteborg til New York og aabnede dermed den nye Linie.

En Øresunds-Bro efter Krigen?

Trafikminister Gunnar Larsen er under sit Ophold i Stockholm blevet interviewet om Muligheden for en Øresunds-Bro. Til »Dagens Nyheder« udtaler Ministeren, at Øjeblikket ikke er det gunstigste til at sysselsætte sig med Planer om en Øresunds-Bro, men at man sandsynligvis vil kunne tage fat paa det store Projekt efter Krigen. Trafikministeren mener ikke, at der kan blive Tale om en Bro fra Helsingør til Helsingborg, men snarere fra København til Malmø paa Grund af de bedre Bundforhold.

Japans Skibsfart i Sydøstasien

Japanske Skibsfartskredse har til Hensigt at sætte den Tonnage, der er blevet ledig som Følge af det amerikanske Forbud mod Eksport af Scrapjern og andre Produkter, i Fart i sydøstasiatiske Farvande, hvor der tidligere har været Mangel paa Tonnage. Man regner med paa denne Maade især at kunne fremme Malmtransporten fra Fransk Indokina og Britisk Malaja. Man har endvidere til Hensigt at øge Tramparten paa Sydøstasien samt at oprette forskellige nye Linier, saaledes bl. a. Linier til Hollandsk Indien, Fransk Indokina og Thailand.

Gasgeneratorer til søgaaende Fiskeskibe

Ingeniør Stokke ved Trondheims tekniske Højskole har i længere Tid eksperimenteret med Generatorer til Brug i Fiskerflaaden. De sidste praktiske Forsøg er i Følge et R. B.-Telegram faldet heldigt ud. Hvis Generatoren svarer til Forventningerne, vil det betyde, at hele den norske Fiskerflåde kan drives med norsk Brændsel. Det store Fiskeri begynder omkring Aarsskiftet, og hvis man kan faa et større Antal Generatorer klar til den Tid, vil meget være vundet.

Den danske Havnelods

Den danske Havnelods, udgivet af Det kgl. Søkort-Arkiv, 13de Udgave, sluttet September 1940, Pris Kr. 6 + 25 pCt. Forhøjelse, er udkommet.

»Havnelods« tjener til at give en fyldigere Oplysning om Havne og Broer end den, der kan faas gennem Søkortene og »Den danske Lods«. Havnene er ordnet alfabetisk og forsynet med fortløbende Numre, hvilke Numre findes opført paa Kortet i Begyndelsen af Bogen. Dette Kort kan da benyttes til at se hvilke Havne eller Broanlæg, der findes nærmest ved ethvert Punkt i Landet.

Paa Planerne findes anført de Data, der i nautisk Henseende er af Betydning for Besejlingen, og Teksten giver saadanne Oplysninger, som har Interesse for Skibsførere, der søger Havnen.

Oplysninger om Besejlingen af Farvandene udenfor Havne og Broer maa søges i »Den danske Lods«.

For Fyr, Taagesignaler og Sømærkers Vedkommende er der medtaget, hvad der er nødvendigt for Besejlingen; yderligere Oplysninger maa søges i Fortegnelse over Fyr og Taagesignalstationer samt i Fortegnelse over danske Sømærker.

Paa Planerne er Fyrene som Regel angivet som anført under Forkortelser.

Ved hver Havn og Bro er anført den omtrentlig Br. og Lgd., paa hvilken den ligger, samt Nr. paa det til Besejlingen hørende Kort i største Maalestok.

Maal, Højder og Dybder er angivet i Meter, Afstande i Meter eller Sømil. Dybderne svarer til Middelvandstand (Medium mellem Middel-Højvande og -Lavvande), hvor andet ikke er anført. 1 Sømil = 1852 Meter.

Kurser, Retninger og Pejlinger er angivet retvisende i Stregen eller i Grader fra 0° til 360° regnet fra Nord (N.) om ad Øst (E.).

Lysvinkler angives set fra Søen.

Nyt svensk Selskab

I Gøteborg er et nyt Selskab, Rederiaktiebolaget Trans-Ex blevet indregistreret. Selskabet vil drive Fragt- og Passagerfart og anden dermed forbunden Virksomhed. Aktiekapitalen udgør 2 Mill. Kr. i Aktier paa 100 Kr. Blandt Bestyrelsesmedlemmerne er Generalkonsul Gunnar Carlsson og Skibsreder Per Waller.

Rederiet havde Ret til at annullere

Ved Certeparti af 7. August 1939 havde Fajancefabriken »Alumina« fragtet Rederiaktieselskabet »Hansa I«s Skib »Clytia« til at foretage en Rejse med Porcelænsjord fra Cornwall til København. Den 4. September annullerede Hansa Kontrakten under Henvisning til de politiske Omstændigheder. Fajancefabriken protesterede, men Rederiet hævdede, at det var umuligt at skaffe Besætning. Fajancefabriken maatte derefter fragte et nyt Skib for 7549 Kr. 50 Øre i Merfragt, og Den kgl. Porcelainsfabrik og Fajancefabriken »Alumina« Akts., rejste derefter ved Østre Landsret Sag mod Rederiaktieselskabet Hansa I, Svendborg, som man krævede dømt til at betale de nævnte 7549 Kr. 50 Øre. Rederiet paastod sig frifundet i Henhold til Sølovens Paragraf 135, og Retten har fulgt denne Paastand, idet den i Dommen har frifundet Rederiet og paalagt Sagsøgerne Sagens Omkostninger med 300 Kroner.

Sømandsmissionen

I de sidste Maaneder har der været afholdt et Kursus for unge Sømand under 18 Aar paa Sømandsmissionshotellet i København, og der har været indmeldt 12 Deltagere. 4 Styrmand og Bestyrer Bøytler har ledet Undervisningen i de forskellige Fag bl. a. Sømandskundskab, Søvejsregler, Engelsk, Geografi og Skibsmandsarbejde.

Det forenede Dampskibsselskab har velvilligst stillet forskelligt Undervisningsmateriale til Disposition, bl. a. Mabilia Trosser, Blokke, Sejldug, Kasteliner etc.

Hver Undervisningsaften er blevet afsluttet med Kaffe-bord og Andagt.

I Løbet af December Maaned vil et større Antal Fiskekuttere blive forsynet med *Bogposer*, bl. a. i Esbjerg, Hvide Sande, Thyborøn, Hirtshals, Frederikshavn og Rønne. Sømandsmissionen har til dette Formaal faaet Hjælp af Julius Skrikes Stiftelse saavel som flere Sømandshjem har givet Bidrag. Man regner med, at der vil blive uddelt ca. 350 Bogposer.

I Efteraaret har der været afholdt en Række *Underholdningsaftener for Suffolk i København* paa Sømandshjemmet »Bethel«. Disse Aftener tænkes fortsat hver Tirsdag indtil Foraaret. Det forenede Dampskibsselskab og Rederiet A. P. Møller har hver bidraget med 500 Kr. til disse Afteners Afholdelse. Hidtil har der været en Grønlandsaften, Foredrag og Film om »Nye Veje i dansk Arbejde«, en Aften i »Det skønne Danmark«, Foredrag om de nye Færdselsregler og de to sidste Aftener skulde dels være en Sangaften og en Julefest.

Som Led i disse Aftener indgaar Kaffe-bord og Andagt som faste Led.

Til Foraaret har man bl. a. planlagt en Færaften.

Sømandsmissionen har modtaget 2 store Pengegaver, bl. a. 1000 Kr. fra Sparekassen »Bikuben« og 500 Kr. fra Konsul Muus, Odense til Arbejdet i Kerteminde.

Ogsaa i Aar bliver der Brug for mange *Julepakker*, selv om det naturligvis ikke bliver i saa stort et Antal som tidligere Aar. Som sædvanlig skal alle Søfolk have en Julepakke, ligeledes Besætninger paa Fyrvesenets Skibe og faste Fyr, videre de ugifte Fiskere og de danske Marinere. Nogle Tusinde Pakker skal vi da bruge i Indenlandsk Sømandsmission.

Centraler for Julepakker er Sømandshøjskolen, Svendborg og Sømandshjemmet »Bethel«, Nyhavn 24, København K.

Nyt Skib til Rederiet Anholt

Til Rederiet Anholt har Direktør R. L. Albertsen indkøbt et Motorskib, som efter endt Ombygning skal sættes ind paa Rederiets Fragtruter.

Det er Motorskibet »Honfleur«, som er købt af Skibsreder Kromann i Marstal. Skibet, der laster henvend 170 Tons, er fra Marstal sejlet til Svendborg Skibsværft, hvor det skal ombygges.

Aarsagen til, at Rederiet nu har købt en Damp, medens man altid tidligere har benyttet de saakaldte full-power-Motorskibe, ligger i Vanskelighederne ved at skaffe Olie.

Indtil videre skal Kaptajn K. K. Albertsen — en Broder til Direktøren — føre »Honfleur«.

Estnisk Stats-Skibsforvaltning

I Tallinn er der i Følge Bestemmelse af Sovjetunionens Folkekommissariat for Handelsflaaden blevet oprettet en Skibsfartsforvaltning. Denne Skibsforvaltning skal omgaaende overtage alle Skibe, som har tilhørt den tidligere estniske Stat samt private estniske Rederiforetagender. Desuden overtager den samtlige estniske Havneanlæg, Skibsværfter og Skibsreparationsværksteder saavel som hele den tidligere estniske Stats Virksomheder og Kontorer inklusive Arkiver vedrørende Skibsfarten.

Estniske Skibe, som for Tiden befinder sig i Rayoner, som sorterer under Skibsfartforvaltningen for Murmansk Kysten, den nordlige Rayon, Sortehavet og det fjerne Østen, forbliver til Raadighed for de paagældende Forvaltninger, indtil de kan blive overført til en af den estniske Sovjetrepublik Østersøhavne.

De hidtil gældende Rater for Fragt- og Passagertrafik skal bibeholdes, indtil der er udarbejdet nye Tariffer.

Ingen Isafgift i Aar

Ministeren for Handel og Søfart har paa Grund af Skibsfartens vanskelige Stilling søgt og faaet Finansudvalgets Tilslutning til, at Skibsfarten ikke i Aar skal betale den sædvanlige Isafgift til Statens Isbrydervæsen.

Brobygningsarbejdet ved Aggersund

Arbejdet paa den nye Limfjordsbro ved Aggersund er saa vidt fremskredet, at saavel den nordlige som den sydlige Strømpilles Sænkekasse er anbragt paa Plads. Ligesom tidligere henvises al Sejlads til at foregaa Nord om det i Anledning af Brobygningsarbejdet udlagte Materiel, der er afmærket med de for Uddybningsmateriel o. lign. gældende Regler.

DAMPKIBSSKABET
PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG HEMPELS KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS



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

100 Skibe under Bygning paa norske Værfter

I Følge »Norsk Veritas« var der pr. 1. November 1900 Skibe under Bygning paa norske Værfter. Disse Skibe er paa tilsammen 138,000 Bruttotons. Der har i de sidste Aar været leveret mellem 30 og 40,000 Tons. Materiale-forsyningerne er tilfredsstillende, oplyses det.

Drivende Miner

Den stærke Drift af løseminer i Jammerbugten tillægger stadig, og Minerhold har været i Gang med Sprængninger, bl. a. ved Lyngby, Furreby og Løkken. Ved Løkken er for nylig sprængt ca. 15 Miner, og de voldsomme Sprængninger har anrettet betydelig Skade, saaledes er alle Ruder i ca. 40 af Villærne i Klitterne sprængt, og Rystelserne har været saa voldsomme, at Porcelæn og Billeder er faldet ned, ligesom mange af Husene har slaaet Revner. Der ligger endnu en Mængde Miner paa Stranden syd for Løkken, saaledes alene udfør Grønhøj 18 Miner.

Skibsbefragter maa ikke benytte sit eget Navn

Ved Sø- og Handelsretten var der rejst Tiltale mod Speditør Alfred Christensen for Overtrædelse af Konkurrence-lovens Paragraf 9. Han driver fra Peder Skramsgade 14 Virksomhed med Spedition, Dampskibsagentur og Befragtning m. m. under Firmaet »Alfred Christensen«, men dette kan medføre Forveksling med Anmelderen: Firmaet Alfred Christensen, Amaliegade 43, der driver Befragtning og Dampskibsrederi og er anmeldt til Handelsregistret den 27. September 1889.

Speditør Christensen havde paastaet Frifindelse. Hans Døbenavn er Alfred Christensen, intel mere, og han paastod, at det ikke havde været hans Hensigt at skade eller konkurrere med Anmelderens Firma, men han erkendte, at der havde været Forvekslinger, der dog hurtigt var bleven redresseret.

Sø- og Handelsretten gav ham Medhold i, at hans Benyttelse af det angivne Firmanavn ikke kan antages at være sket for at paaføre Anmelderen Konkurrence gennem Tilegnelse af dennes Kunder, men han maatte paa den anden Side have været klar over, at hans Benyttelse af Firmanavnet har været egnet til at hidføre Forvekslinger med Anmelderens Firma. Han vil derfor for Overtrædelse af den omtalte Lovbestemmelse være at anse med en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr. eller 6 Dages Hæfte.

Odense Havns Underskud 90,000 Kr.

I Odense Byraads Møde forleden blev Havnens Regnskab for 1939—40 forelagt. Indtægterne har svigtet i betydelig Grad, der er et Underskud paa 90,000 Kr., medens man havde regnet med et Overskud paa 10,000 Kr.

Over Atlanten i en lille Sejler

I et Sejlskib med 6 Mands Besætning er Amerikaneren Henry Clarke ankommet til Miami fra England efter en farlig Overfart paa 60 Dage. Clarke erklærede, at han havde købt Baaden, Skonnerten »Noroit«, fordi han havde udfundet, at det var den eneste Mulighed for, at han kunde vende tilbage fra Storbritannien og tilbringe Julen sammen med sin Kone og sine Børn.

Planen om Manø-Dæmningen tages op

Trafikminister Gunnar Larsen oplyste for nogen Tid siden, at man i Trafikministeriet havde behandlet en Plan om Bygning af Dæmning fra Vester Vedsted til Manø, men at Ministeren ikke mente, at der var Grundlag for, at Planen paa dette Tidspunkt toges op. Paa Initialiv af Erhvervsraadet i Ribe er Sagen nu atter draget frem, og indenfor Erhvervsraadet har man de bedste Forhaabninger om, at det vil lykkes atter at faa skabt Interesse omkring den nye Plan. Saavel paa Manø, i Ribe som i hele Omegnen er det et almindeligt Ønske at faa Dæmningen

gennemført, først og fremmest fordi en Dæmning vil fremme Tilsikningen af Vadehavet, ikke mindst i Forbindelse med Rømoddæmningen, og der vil derfor kunne ventes inddraget et stort Areal nyt Land, hvis Dæmningen bygges. Desuden byder Dæmningen paa god Beskæftigelse, paa trafikale Forbedringer, og for Ribe vil der kunne skabes en naturlig Badeforbindelse til Manø, der som Badestrand ikke staar tilbage for Fanø.

Nordisk Gjenforsikring

Nordisk Gjenforsikring har holdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører C. B. Henriques. Den nye Formand for Bestyrelsen, Direktør Aug. Holm, aflagde Beretning og Regnskab.

— Forretningsaaret (1. Juli 1939—30. Juni 1940) har i høj Grad været præget af de Begivenheder, som Danmark indenfor dette Tidsrum har oplevet.

Naar Aarsregnskabet kun viser en ubetydelig Tilbagegang — knapt ½ pCt. — i Bruttopræmieindtægten endog en lille Fremgang, er Aarsagen hertil ikke mindst, at en væsentlig Del af Forretningsaaret forløb, inden de verdenspolitiske Begivenheder satte ind med fuld Kraft.

Regnskabsaaret stiller sig noget ugunstigere end det foregaaende, idet det samlede Overskud er 1,106,098 Kr. imod 1,318,671 Kr. i 1938—39.

Under Transportforsikringen er ikke medregnet Selskabets Dellagelse i Garantien for de af Staten oprettede Institutter for Krigsforsikring dels af Skibe, dels af Varer. Til tilnærmelsesvis Dækning af disse Garantier — tilsammen 765,000 Kr. — raader Selskabet over et Katastrofefond paa 750,000 Kr., til hvis Anvendelse i dette Øjemed Bestyrelsen udbeder sig Generalforsamlingens Bemyndigelse. Paa Garantierne er dog hidtil kun indkaldt 315,000 Kr., og da 350,000 Kr. af Overskudet foreslaas henlagt til Katastrofefondet, vil dette i Stedet for at være 15,000 Kr. mindre herefter indeholde 335,000 Kr. mere end de samlede Garantier.

Dødsfald

Fhv. Skibsfører N. S. Hansen, Fjellebroen ved Faaborg, er afgaaet ved Døden, 74 Aar gammel. Han ejede og førte i mange Aar Motorsejleren »Mira«, indtil han paa Grund af Sygdom for nogle Aar siden lagde op.

Skibsreder Severin L. Andreasen, Svendborg, er død, 79 Aar gammel.

Skibsreder Andreasen, hvis Fader var Thuro-Skibsfører, kom selv til som 14 Aars Dreng i 1875 med Kvasen »Habet«. Senere sejlede han med forskellige Sejlskibe, indtil han i 1880 kom paa Navigationsskole i Svendborg. Aaret efter tog han Strymandseksamen 1. og 2. Del. I et Par Aar sejlede han som Styrmand, men allerede i 1884 blev han Skibsfører i en tremastet Skonnert.

Efter et langt Liv paa Søen gik Andreasen i Land i 1916 og tog Bopæl i Svendborg. I de forløbne Aar virkede han som Skibsreder — han var blandt andet Bestyrelsesmedlem i Dansk Sejlskibs-Rederiforening, Medlem af Søfartsraadet og af Bestyrelsen for Ærø Sø-Assurance.

Skibsreder Andreasen var meget afholdt og respekteret.

70 Aar

Forhenværende Baadmand ved Redningsstationen i Vesterø paa Læsø Anton Peter Bech fyldte forleden 70 Aar.

50 Aar

En af Vestkystens Redningsmænd, Baadmand Lars Møller Larsen, Stenbjerg, fyldte forleden 50 Aar.

Overmatros i Fyr- og Vagervæsenet A. H. Schink fyldte forleden 50 Aar.

Ny Havnefoged

Havneassistent L. Fick, Hammerhavnen, har overtaget Stillingen som Havnefoged i Hirtshals. Til Havneassistent i Hammerhavnen er ansat F. K. Andersen, Skagen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. RIGGE

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

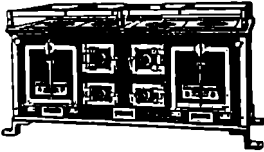
AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-
BUILDINGSHIPREPAIRERS
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSØADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys & Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

M. B. COHNTOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wassberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

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

DET FORENEDE**DAMPSKIBS-SELSKAB A/S****CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: SALVESEN

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstøf for Træskebe
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13778.**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetic"

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 12. December 1940.

Nr. 52.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre mod Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

2848. Sverige. Trelleborg Havn. Ledefyr forandret.

(N. f. S. Nr. 51/3945. Berlin 1940.)

Trelleborgs hamn övre Fyr er forandret. Fyret, der staar 300 m $13,5^{\circ}$ fra Forfyret, viser nu grønt, fast Lys. Ledefyrene er overet i Pejling $13,5^{\circ}$.

c. $55^{\circ} 22',4$ N. $13^{\circ} 09',5$ E.

(Kort Nr. 130, 187 og 188. Danske Lods III, Side 279.)

2849. Sverige. Ålandshavet. Minefare.

(U. f. s. Nr. 33/1055. Helsingfors 1940.)

Da Antallet af drivende Miner i *Ålandshavet* er forøget, tilraades det de søfarende kun at passere dette Farvand i Døgnets lyse Timer samt at holde skarpt Udkig efter Drivminer.

Forespørgsler om observerede Miner kan rettes til Bevogtningscheferne i *Stockholm* og *Öregrund* samt til Lodspladserne og Søkontrolstationerne ved *Arholma, Svartklubben* og *Öregrund*.

2850. Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebugten. Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 49/2543. Stockholm 1940.)

Lystønden *Lövgrunds rabbar* paa $60^{\circ} 49',70$ N. $17^{\circ} 35',50$ E., ENE. for Grunden *Lövgrunds rabbar*, er inddraget for Vinterperioden.

2851. Sverige. Bottniske Bugt. Radiofyr i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 49/2537. Stockholm 1940.)

E. f. S. Nr. 3/133 og 6/493 1940 annulleres, idet de deri nævnte Radiofyr ved *Finngrundet* c. $61^{\circ} 04',0$ N. $18^{\circ} 40',5$ E., *Bremön, Sylostbrotten, Holmögudd* og *Rödkallen* c. $65^{\circ} 19'$ N. $22^{\circ} 22'$ E. atter sattes i Virksomhed samtidig med Fyrenes Tænding og Fyrskibenes Genudlægning.

(E. f. S. Nr. 3/133 og 6/493 1940.)

2852. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 49/2500. Stockholm 1940.)

Lystønderne *Malörens rev* c. $65^{\circ} 32'$ N. $23^{\circ} 31'$ E. og *Farstugrunden* c. $65^{\circ} 19'$ N. $22^{\circ} 44'$ E. er inddraget for Vinterperioden.

2853. Sverige. Bottniske Bugt. Malören. Lodsudkig ophørt for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 49/2542. Stockholm 1940.)
Lodsudkigsstationen ved *Malören* paa c. 65° 31',₆ N. 23° 33',₇ E. er nedlagt for Vinterperioden.
2854. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Mellangadden Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 33/1041. Helsingfors 1940.)
Mellangadden Fyr paa 60° 02' 23" N. 19° 51' 12" E. er atter tændt.
2855. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Kobbaklintar. Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 33/1042. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
1. *Kobbaklintarnas lotshamnfyrr* paa 60° 01' 51" N. 19° 53' 03" E.
2. *Marhällan Fyr* paa 60° 01' 53" N. 19° 52' 19" E.
3. *Tvibenan Fyr* paa 60° 02' 27" N. 19° 53' 10" E.
4. *Korsö nedre Fyr* paa 60° 02' 23" N. 19° 53' 50" E.
5. *Korsö övre Fyr* paa 60° 02' 26" N. 19° 53' 59" E.
(E. f. S. Nr. 50/2767 1940.)
2856. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Nyhamn. Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 33/1043. Helsingfors 1940.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
1. *Rödhamn nedre Fyr* paa 59° 59' 01" N. 20° 05' 50" E.
2. *Rödhamn övre Fyr* paa 59° 59' 06" N. 20° 06' 09" E.
3. *Nyhamn Fyr* paa 59° 57' 34" N. 19° 57' 13" E.
(E. f. S. Nr. 50/2767 1940.)
2857. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Stora Sottunga—Kökar. Långskär. Nyt Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 33/1047. Helsingfors 1940.)
Et nyt Fyr, *Långskär Fyr*, er tændt paa 60° 02' 26" N. 20° 46' 55" E., foran *Långskär* Forbaake, og viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,₃^s, Mørke 1,₇^s. Flammens Højde: 11,₃ m. Synsvidde: 11,₆ Sm. Fyrpæl paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra c. 173° til c. 178°. 3. Rødt i Pejl. fra c. 342° til c. 2°.
2. Hvidt i — - c. 178° - c. 342°
2858. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Stora Sottunga—Kökar. Gustland. Nyt Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 33/1048. Helsingfors 1940.)
Et nyt Fyr, *Gustland Fyr*, er tændt paa 60° 01' 56" N. 20° 47' 49" E., 13 m bag ved *Gustland* Forbaake, og viser hvidt og grønt Hurtigblink, Et-Blink hvert 0,₇^s, Lys 0,₂^s, Mørke 0,₅^s. Flammens Højde: 6,₇ m. Synsvidde: 10 Sm. Fyrpæl paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra c. 352° til c. 4°. 2. Hvidt i Pejl. fra c. 4° til c. 172°.
2859. Finland. Skärgårdshavet. Östra Eglonskär Sømærke inddraget.
(U. f. s. Nr. 33/1044. Helsingfors 1940.)
Östra Eglonskär Sømærke paa 59° 50' 18" N. 21° 23' 02" E. er inddraget.
2860. Finland. Skärgårdshavet. Utö. Östra Eglonskär. Nyt Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 33/1045. Helsingfors 1940.)
Et nyt Fyr, *Eglonskär Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s, er tændt paa 59° 50' 18" N. 21° 23' 02" E. Flammens Højde: 8,₉ m. Synsvidde: 10,₈ Sm. Hvidt, ottekantet Fyrhus paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra c. 240° til c. 257°. 4. Grønt i Pejl. fra c. 15° til c. 40°.
2. Hvidt i — - c. 257° - c. 262°. 5. Hvidt i — - c. 40° - c. 54°.
3. Rødt i — - c. 262° - c. 15°. 6. Rødt i — - c. 54° - c. 61°.
(E. f. S. Nr. 48/2645 1940.)

2861. Finland. Utö. Svartgrund Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 33/1046. Helsingfors 1940.)

Svartgrund Fyr paa $59^{\circ} 49' 52''$ N. $21^{\circ} 23' 17''$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra c. 47° til c. 68° . | 4. Grønt i Pej. fra c. 105° til c. 180° . |
| 2. Hvidt i — - c. 68° - c. 90° . | 5. Hvidt i — - c. 180° - c. 212° . |
| 3. Rødt i — - c. 90° - c. 105° . | 6. Rødt i — - c. 212° - c. 222° . |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 48/2646 1940.)

2862. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havn. Vallisaari (Skanslandet) Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 33/1058. Helsingfors 1940.)

Vallisaari (Skanslandet) Fyr paa $60^{\circ} 08' 22''$ N. $24^{\circ} 59' 47''$ E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver $1,5^s$, Lys $1,0^s$, Mørke $0,5^s$. Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 45/2551 1940. Kort Nr. 183.)

2863. Estland. Paldiski (Baltischport). Farligt Omraade ophævet.

(N. f. S. Nr. 51/3954. Berlin 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1678 1940 meddeles, at det deri under Punkt A. 6 nævnte farlige Omraade omkring $59^{\circ} 26' N.$ $23^{\circ} 52' E.$, ved *Baltischport* Anduvning, er frigivet for Sejlads.

(E. f. S. Nr. 26/1678 1940.)

2864. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Lystønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 51/3943. Berlin 1940.)

En sortmalet Lystønde 2, der har Cylindertopbetegnelse og som viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, er udlagt paa $54^{\circ} 32' 11'' N.$ $18^{\circ} 32' 44'' E.$

(So Tillæg.)

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

2865. Danmark. Sundet. Taarbæk Rev. Vragafmærkning inddraget.

Vraglystønden og Vragvageren, der var udlagt ved det bortsprængte Vrag paa $55^{\circ} 46' (20'') N.$ $12^{\circ} 39' (52'') E.$, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 51/2814 1940.)

2866. Danmark. Sundet. Drogden Fyr N. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring findes i 9 m Vand paa $55^{\circ} 34' (01'') N.$ $12^{\circ} 42' (50'') E.$, c. $1,8$ Sm 359° fra *Drogden Fyr* og c. 200 m E. for *Drogden* gravede Rende. 1 Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt 25 m WSW. for Skibsfartshindringen.

2867. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Vrag bortsprængt. Vragvager inddraget.

Vraget af Restaurationsprammen *Chancen*, der var sunket N. for Indsejlingen til *Bøgestrøm* paa $57^{\circ} 07' (26'') N.$ $12^{\circ} 14' (43'') E.$, er bortsprængt. Vragvageren er inddraget.

(E. f. S. Nr. 21/1465 1940.)

(So Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2868. Sverige. Kattegat. Fyr atter tændt. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 49/2505. Stockholm 1940.)

Fyrene *Halmstad* c. $56^{\circ} 39' N.$ $12^{\circ} 51' E.$, *Halmstad östra* og *västra* samt *Halmstad hamn nedre* og *övre* er atter tændt.Lystønden *Halmstads ränna* er genudlagt.

2869. (P). Sverige. Kattegat. Göteborg Indsejling. Hunnebådan Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 49/2545. Stockholm 1940.)
Hunnebådan Fyr paa c. 57° 41' N. 11° 50' E. vil omkring 15. December d. A. blive forandret til at lyse, som følger:
- | | |
|----------------------------------|--|
| 1. Grønt i Pej. fra 45° til 58°. | 4. Grønt i Pej. fra c. 75° til c. 84°. |
| 2. Hvidt i — - 58° - c. 72°. | 5. Hvidt i — - c. 84° - 289°. |
| 3. Rødt i — - c. 72° - c. 75°. | 6. Rødt i — - 289° - 45°. |
- (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2870. Finland. Petsamo. Kystradiostation aabnet.
(U. f. s. Nr. 33/1057 Helsingfors 1940.)
Petsamo Kystradiostation er aabnet den 1. December d. A. for almindelig Trafik og holdes indtil videre aabent Døgnet rundt.
Stationens Bølgelængder er indtil videre: 500 kc/s (600 m) og 468,8 kc/s (640 m).
Type A. 2.
2871. Norge. Vesterålen. Andøy NW. Bleik Ledefyr forandret.
(E. f. S. Nr. 21/962 Oslo 1940.)
Ved *Bleik* Ledefyr paa c. 69° 16',₃ N. 15° 57',₂ E. er Karakter og Synsvidde forandret, som følger:
- a) Bagfyret viser hvidt Et-Blink hver 4^s, Blink 1,5^s, Mørke 2,5^s. Synsvidde: 11,2 Sm.
 - b) Forfyret viser hvidt Lys med En-Formærkelser hvert 1^s, Lys 0,5^s, Mørke 0,5^s. Synsvidde: 11,4 Sm.
2872. Norge. Salta. Englevær. Store Jensøy Fyr forandret.
(E. f. F. Nr. 21/961. Oslo 1940.)
Store Jensøy Fyr paa c. 67° 50',₅ N. 14° 56',₇ E. lyser nu, som følger:
- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. Rødt i Pej. fra 36° til 57°. | 5. Grønt i Pej. fra 253,5° til 346,5°. |
| 2. Hvidt i — - 57° - 69°. | 6. Rødt i — - 346,5° - 28°. |
| 3. Grønt i — - 69° - 138,5°. | 7. Grønt i — - 28° - 33°. |
| 4. Rødt i — - 138,5° - 253,5°. | 8. Hvidt i — - 33° - 36°. |
2873. Norge. Salta. Måløyvær. Østre Torbåen. Lys- og Fløjtetønde udlagt.
(E. f. F. Nr. 21/960. Oslo 1940.)
En ny Lys- og Fløjtetønde, *Østre Torbåen*, er udlagt paa 67° 47' 20" N. 14° 31' 22" E. og viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 4,0 m. Synsvidde: 8,5 Sm. Sort, cylindrisk Jerntønde med Stativ. Brændetid: 4. August—2. Maj.
2874. Norge. Salta. Andholmfjorden. Nye Fyr tændt.
(E. f. S. Nr. 21/959. Oslo 1940.)
I *Andholmfjorden* er følgende nye Fyr tændt:
1. *Leiskjær* Fyr paa 67° 45' 57" N. 14° 43' 57" E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Blink 1^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 11,5 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Fyrlanterne paa Jernskab paa Varde.
Brændetid: 4. August—2. Maj.
 2. *Andholmen* Fyr paa 67° 45' 15" N. 14° 36' 23" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 17,5 m. Synsvidde: 11,3 Sm for hvidt, 8,0 Sm for rødt og 6,5 Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. Grønt i Pej. fra 73° til 77,5°. | 5. Grønt i Pej. fra 122,5° til 134,5°. |
| 2. Hvidt i — - 77,5° - 89,5°. | 6. Hvidt i — - 134,5° - 138,5°. |
| 3. Rødt i — - 89,5° - 117,5°. | 7. Rødt i — - 138,5° - 258,5°. |
| 4. Hvidt i — - 117,5° - 122,5°. | 8. Grønt i — - 258,5° - 290°. |
- Brændetid: 4. August—2. Maj.

2875. Norge. Sør-Trøndelag. Indre Trondheimsfjord. Beitstadsundet Fyr flyttet og forandret.

(E. f. S. Nr. 21/957. Oslo 1940.)

Beitstadsundet Fyr paa c. $64^{\circ} 01',7$ N. $11^{\circ} 14',7$ E. er flyttet til *Rambergholmens* W.-Side paa $64^{\circ} 01' 45''$ N. $11^{\circ} 14' 08''$ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: $5,5$ m. Synsvidde: $8,5$ m for hvidt, $5,8$ m for rødt og $4,5$ m for grønt Lys. Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejł. fra 166° til 179° . | 4. Hvidt i Pejł. fra 299° til 12° . |
| 2. Hvidt i — - 179° - 181° . | 5. Rødt i — - 12° - 28° . |
| 3. Rødt i — - 181° - 299° . | |

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

2876. Norge. Sør-Trøndelag. Indre Trondheimsfjord. Beistadfjorden. Nye Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 21/958. Oslo 1940.)

I *Beistadfjorden* er tændt følgende nye Fyr:

1. *Værrasundet* Fyr paa $63^{\circ} 54' 14''$ N. $10^{\circ} 55' 46''$ E. Fyret 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. Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Rødt i Pejł. fra 225° til 231° . | 5. Hvidt i Pejł. fra 316° til 336° . |
| 2. Hvidt i — - 231° - 248° . | 6. Grønt i — - 336° - 43° . |
| 3. Grønt i — - 248° - 257° . | 7. Hvidt i — - 43° - 51° . |
| 4. Rødt i — - 257° - 316° . | 8. Rødt i — - 51° - 58° . |

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

2. *Stornesora* Fyr paa $63^{\circ} 58' 30''$ N. $11^{\circ} 17' 30''$ E. Fyret viser hvidt og rødt Fyr med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: $5,5$ m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt og $5,8$ Sm for rødt Lys. Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Rødt i Pejł. fra 43° til 50° . | 3. Rødt i Pejł. fra 250° til 252° . |
| 2. Hvidt i — - 50° - 250° . | |

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

2877. Norge. Møre—Romsdal. Solemsundet. Steintangskjærflu. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 21/955. Oslo 1940.)

Et nyt Fyr, *Steintangskjærflu* Fyr, er tændt i *Solemsundet* paa $63^{\circ} 14' 00''$ N. $8^{\circ} 08' 59''$ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: $5,5$ m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejł. fra 115° til 146° . | 4. Hvidt i Pejł. fra 316° til 334° . |
| 2. Hvidt i — - 146° - $163,5^{\circ}$. | 5. Grønt i — - 334° - 346° . |
| 3. Rødt i — - $163,5^{\circ}$ - 316° . | 6. Rødt i — - 346° - 351° . |

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

2878. Norge. Møre—Romsdal. Bud. Oddene. Nyt Fyr opført.

(E. f. S. Nr. 21/956. Oslo 1940.)

Et nyt Fyr, *Odden* Fyr, er opført, men ikke tændt, paa $62^{\circ} 54' 19''$ N. $6^{\circ} 53' 02''$ E. Fyret vil vise hvidt Et-Blink hver 10^s , Lys 2^s , Mørke 8^s . Flammens Højde: $16,8$ m. Synsvidde: $7,6$ Sm. Fyrlanterne paa Jernskab paa Varde. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

2879. Norge. Møre—Romsdal. Yttrefjorden. Stangdragsøy. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 21/954. Oslo 1940.)

Et nyt Fyr, *Stangdragsøy* Fyr, er tændt i *Yttrefjorden* paa $63^{\circ} 11' 57''$ N. $7^{\circ} 57' 30''$ E. Fyret viser rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: $4,2$ m. Synsvidde: $4,8$ Sm for rødt og $3,7$ Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejł. fra 201° til 228° . | 3. Grønt i Pejł. fra 41° til 51° . |
| 2. Rødt i — - 228° - 41° . | |

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

2880. Norge. Møre—Romsdal. Ulsteinvik. Sneingen. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 21/953. Oslo 1940.)

Et nyt Fyr, *Sneingen* Fyr, er tændt paa $62^{\circ} 20' 15''$ N. $5^{\circ} 49' 42''$ E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$. Flammens Højde: $3,5$ m. Synsvidde: $5,5$ Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 16. Juli—21. Maj.

2881. Norge. Møre—Romsdal. Syltefjorden. Strand. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 21/951. Oslo 1940.)

Et nyt Fyr, *Strand* Fyr, er tændt i *Syltefjorden* paa $62^{\circ} 04' 52''$ N. $5^{\circ} 36' 58''$ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: $4,8$ m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 326° til 353° . | 4. Grønt i Pej. fra 46° til 95° . |
| 2. Hvidt i — - 353° - 3° . | 5. Hvidt i — - 95° - 99° . |
| 3. Rødt i — - 3° - 46° . | 6. Rødt i — - 99° - 109° . |

Brændetid: 16. Juli—21. Maj.

2882. Norge. Hordaland. Bergen. Kvarven Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 21/949. Oslo 1940.)

Kvarven Fyr paa c. $60^{\circ} 23',9$ N. $5^{\circ} 14',8$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra 62° til $65,5^{\circ}$. | 4. Rødt i Pej. fra 266° til 280° . |
| 2. Grønt i — - $65,5^{\circ}$ - 214° . | 5. Grønt i — - 280° - 283° . |
| 3. Hvidt i — - 214° - 266° . | |

2883. Norge. Rogaland. Haugesund. Garpeskjær Fyr slukket. Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 21/948. Oslo 1940.)

Garpeskjær Fyr paa c. $59^{\circ} 24',7$ N. $5^{\circ} 15',7$ E. er slukket.

Paa *Garpeskjærskajens* N.-Ende paa $59^{\circ} 24' 42''$ N. $5^{\circ} 15' 36''$ E. er tændt et nyt Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: $6,8$ m.

2884. Norge. Aust-Agder. Oksefjorden. Gråviktangen. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 21/947. Oslo 1940.)

I *Oksefjorden* er paa $58^{\circ} 34' 58''$ N. $8^{\circ} 59' 48''$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: $6,6$ m. Synsvidde: $7,5$ Sm for hvidt, $4,8$ Sm for rødt og $3,7$ Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra 330° til 344° . | 3. Hvidt i Pej. fra 110° til 127° . |
| 2. Grønt i — - 344° - 110° . | 4. Rødt i — - 127° - 151° . |

2885. Norge. Egerøy Fyr. Signalhus opført.

(N. f. S. Nr. 51/4007. Berlin 1940.)

c. 10 m SW. for *Egerøy* Fyr paa c. $58^{\circ} 25',8$ N. $5^{\circ} 52',3$ E. er opført et Signalhus forsynet med en Signalmast.

2886. Tyskland. Weser. Strømmaalinger. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 51/4006. Berlin 1940.)

I den nærmeste Tid vil der fra Dampskibet *Rungholt* blive udført Strømmaalinger mellem Pladserne: $53^{\circ} 31' 09''$ N. $8^{\circ} 33' 12''$ E. og $53^{\circ} 07' 13''$ N. $8^{\circ} 42' 10''$ E. Skibe skal passere Opmaalingskibet med langsom Fart.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst**2887. Spanien NW-Kyst. Cedeira. Oplysning om Fyr.**

(A. a. l. N. Nr. 23/819. San Fernando 1940.)

Cedeira Fyr paa c. $43^{\circ} 39',1$ N. $8^{\circ} 04',2$ W., paa *Punta Promontorio*, der midlertidigt har været forandret, viser nu, som normalt, hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, 4 Formørkelser hver 16^s , Lys 3^s , Mørke 2^s , Lys 3^s , Mørke 2^s , Lys 1^s , Mørke 2^s , Lys 1^s , Mørke 2^s .

(E. f. S. Nr. 21/1587_1939.)

2888. Spanien NW.-Kyst. Ria de Vigo. Serralleiras Øerne. La Negra Klippe. Taarn under Bygning.
(N. f. S. Nr. 51/3978. Berlin 1940.)
Et Taarn bliver opført paa *La Negra* Klippen paa c. $42^{\circ} 08',_9$ N. $8^{\circ} 52',_8$ W.
2889. Spanien NW.-Kyst. Cabo Silleiro. Radiofyr genoprettet.
(A. a. l. N. Nr. 23/847. San Fernando 1940.)
Cabo Silleiro Radiofyr paa $42^{\circ} 06'$ ($14''$) N. $8^{\circ} 53'$ ($50''$) W. forbliver i Funktion.
(E. f. S. Nr. 39/2282 1940.)

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

2890. Røde Hav. Eritrea. Massaua N. Dakliyat (*Dachilia*) Bugt. Forandring af Navne.
(N. f. S. Nr. 51/3986. Berlin 1940.)
Navnene *Dakliyat Bugt* og *Baia di Dakliyat* er forandret til henholdsvis *Dachilia Bugt* og *Baia di Dachilia*. *Scoglio Dakliyat* c. 300 m SE. for Molehovedet er forandret til *Scoglio Dachilia*.
c. $15^{\circ} 38'$ N. $39^{\circ} 29'$ E.
2891. Iran. Persiske Bugt. Nye Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. B. F. 3 og F. K. 3. Khorram Shahr 1940.)
1. Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s , er tændt paa $28^{\circ} 56' 32''$,₅ N. $50^{\circ} 48' 45''$ E., ved *Bushire*. Synsvide: 16 Sm.
2. Et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , er tændt paa $26^{\circ} 30' 50''$ N. $53^{\circ} 58' 48''$ E., paa *Øen Kais*. Synsvide: 16 Sm.

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

2892. Filippinerne. Sulu Sea. Cagayan Sulu Island Fyr tændt.
(N. f. S. Nr. 51/3990. Berlin 1940.)
Et Fyr, der viser rødt, fast Lys, er tændt paa c. $7^{\circ} 02',_7$ N. $118^{\circ} 31',_5$ E., paa *Mount Ledan*. Synsvide: 7 Sm. Betontaarn.
2893. Filippinerne. Tablas Strait. Simara Island. Corcuera Point Fyr tændt.
(N. f. S. Nr. 51/3989. Berlin 1940.)
Et Fyr, der viser rødt, fast Lys, er tændt paa c. $12^{\circ} 47',_9$ N. $122^{\circ} 01',_2$ E., paa den W.-lige Pynt. Synsvide: 7 Sm. Betontaarn.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2894. Canada. Oplysning om Minestrygere. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 49/2530. Stockholm 1940.)
Det tilraades de søfarende at holde sig i god Afstand fra Minestrygere. Hvis en Minestryger arbejder alene, bør man gaa mindst $0,44$ Sm agten om den; arbejder Minestrygerne parvis eller flere Minestrygere gruppevis, bør man passere mindst $0,22$ Sm agten om det sidste Par i Gruppen. Det er særligt farligt at søge at passere imellem et Par eller en Gruppe, som arbejder samlet.
Minestrygere fører o m D a g e n, naar de arbejder alene, en sort Kugle paa Fokkemasten samt en lignende Kugle under hver Raanok eller paa det Sted, hvor Signaler bedst kan ses.
Arbejder Minestrygere parvis eller gruppevis, fører hvert Skib en sort Kugle paa Fokkemasten samt en lignende Kugle under Raanokken eller paa det Sted, hvor Signaler bedst kan ses, men kun paa den Side, paa hvilken det er farligt for andre Skibe at passere.
O m N a t t e n fører Minestrygere paa hvert Sted, hvor der om Dagen føres sorte Kugler, en grøn Lanterne, der er synlig hele Horisonten rundt.

Tillæg.

I. Østersøen.

2895. Sverige. Arkö—Häradsjär. Nye Fyr tændt. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 49/2501. Stockholm 1940.)

A. Nedennævnte nye Fyr er tændt ved Sejllobet Arkö—Häradsjär:

1. *Snuggolmen* Fyr paa $58^{\circ} 17'_{40}$ N. $16^{\circ} 56'_{30}$ E., paa E.-Siden af *Snuggolmen*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hvert 9^s. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Betontaarn paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 200° til 220° . | 4. Grønt i Pej. fra 15° til 23° . |
| 2. Hvidt i — - 220° - 223° . | 5. Hvidt i — - 23° - 26° . |
| 3. Rødt i — - 223° - 15° . | 6. Rødt i — - 26° - Land. |

2. *Fågelön* Fyr paa $58^{\circ} 19'_{43}$ N. $16^{\circ} 58'_{90}$ E., paa W.-Siden af *Stora Fågelön*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvidt, rundt Betonhus paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pej. fra 359° til 15° . | 4. Grønt i Pej. fra 99° til 187° . |
| 2. Hvidt i — - 15° - 17° . | 5. Hvidt i — - 187° - 192° . |
| 3. Rødt i — - 17° - 99° . | 6. Rødt i — - 192° - 199° . |

3. *Ådkobb* Fyr paa $58^{\circ} 20'_{63}$ N. $16^{\circ} 59'_{20}$ E., paa Skæret *Ådkobb* NW.-Pynt. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt, rundt Betonhus paa sort Sokkel. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 268° til 6° . | 4. Grønt i Pej. fra 130° til 171° . |
| 2. Hvidt i — - 6° - 9° . | 5. Hvidt i — - 171° - 173° . |
| 3. Rødt i — - 9° - 130° . | 6. Rødt i — - 173° - 268° . |

B. I Forbindelse med Oprettelsen af ovennævnte Fyr, er der foretaget Ændring ved følgende Fyr:

4. *Kvarnholmen* Fyr paa c. $58^{\circ} 12'_{6}$ N. $16^{\circ} 53'_{9}$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 190° til 217° . | 4. Hvidt i Pej. fra 345°_{5} til 348°_{5} . |
| 2. Rødt i — - 217° - 301° . | 5. Rødt i — - 348°_{5} - 6° . |
| 3. Grønt i — - 301° - 345°_{5} . | |

5. *Enskär* Fyr paa c. $58^{\circ} 18'_{8}$ N. $16^{\circ} 58'_{4}$ E. lyser nu, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 167° til 197° . | 4. Grønt i Pej. fra 12° til 31° . |
| 2. Hvidt i — - 197° - 226° . | 5. Hvidt i — - 31° - 34° . |
| 3. Rødt i — - 297° - 315° . | 6. Rødt i — - 34° - 54° . |

(E. f. S. Nr. 49/2753 1940.)

2896. Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde inddraget.

(Telegram fra Vasa 10. December 1940.)

Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde paa c. $63^{\circ} 36'$ N. $21^{\circ} 49'$ E. er inddraget.

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

2897. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Ny Tolk. Oplysning om Vrag. Vraget af en Skonnert ligger sunket i 2 m Vand paa c. $54^{\circ} 51'_{8}$ N. $12^{\circ} 13'_{10}$ E., c. 400 m E. for *Ny Tolk* SW. røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2898. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Fløjtetønde inddraget. Vintersømærke udlagt.

Mariager Fjord Fløjtetønde paa $56^{\circ} 41'$ ($40''$) N. $10^{\circ} 30'$ ($12''$) E. er ombyttet med Vintersømærke.

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

Scandinavian Shipowners
AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

•
5/-, post free
•

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDRODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

ANKERSPIL LOSSESPIL STYREMASKINER

FRA
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT
WERK FRIEDRICHSORT



DANSKE SKIBSMÆGLERE

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. „Raclet“

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

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
 SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
 »HOVMAND«

FAABORG

P. A. NIELSEN
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 BEFRAGTNINGSFORRETNING
 SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN
 INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 LLOYD'S AGENT
 (GRUNDLAGT 1876)
FREDERICIA

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

HOBRO

CHR. RØRHOLM
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

KJØGE

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

Telegramadresse: OHLSSON Telefon Nr. 6

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
 INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFPE CLEMMENSEN
 STATS AUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
 STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FRIIS & FREDERIKSEN
 SKIBSMÆGLERE

Indehavere:
 H. Rask-Petersen, statsaut.
 H. C. Friis

TELEFON: 30
 (2 Ledninger)
 & 2850

ODENSE TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

C. HOPPE
 EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER) TELEGR.ADR.: "HOPPE"

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 HASSAGER & C^o
 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

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“
 Telefoner: 169 - 173

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 51

FREDAG 20. DECEMBER 1940

47. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

MOD AARETS SLUTNING

Det mest tragiske Aar i Danmarks tusindaarige Historie nærmer sig sin Afslutning. Vi følte det straks i de frygtelige Dage efter 9. April — denne Dato, der er blevet brændemærket i vor Folkesjæl — og det svier stadig til os, men et glædeligt er der at konstatere, en Samling af alle de Kresse inden for den danske Nation, der før stod splittet. Nu forstaar de fleste af os, hvad det gælder, og samtidig med, at vi tager Afstand fra de smaa Klikker, staar vi — den langt overvejende Del af, ja praktisk talt hele det danske Folk — samlet bag Kongen og holder os til det givne Løfte. Mangt og meget vil til sin Tid være at ændre, men det faar vente, til vi igen er fri.

For Skibsfarten har Aaret ikke været mindst haardt, men ogsaa her har man fulgt Parolen fra Kongen. Rederiet J. Lauritzen skriver i sidste Nummer af »Frigavten«:

Aaret 1940 blev for os Danske en svær Tid, men gav os samtidig Tro paa, at det danske Folk har den indre Styrke, den Vilje til Selvhævdelse og den Fædrelandskærlighed, som er nødvendig for, at vi i Fremtiden kan bevare vor Selvstændighed.

En stærk Fædrelandsfølelse er en Styrke for et Folk, men kan ogsaa rumme en Fare.

Gennem Aarhundreder har Fædrelandskærlighed og Særinteresser tjent som Undskyldning for Overgreb og Ordbrud.

Vi ønsker det bedste for vort Land og Folk, men ønsker det ikke betalt med andre Menneskers Lykke.

Der er for Tiden saa mange, der taler om, hvad der er klogt, og hvad der vil gavne Danmark. Lad os hellere se lidt mindre paa, hvad der er klogt og lidt mere paa, hvad der er Ret. Vi kan sælge vore Svin og Æg, men vi kan ikke sælge vore Meninger — og ikke os selv. Det gavner os ikke at slippe lettere gennem denne Tid, hvis vi samtidig mister den Selvspekt og indre Styrke, som er nødvendig for et Folk. Vi stilles i Dag paa Prøve, og sværest er Prøven for dem, der sidder i ansvarlige Stilinger. Alt for tit har man set, at netop de, der skulde staa som Førere i en svær Tid, har svigtet.

De Folk, der i Dag holder Danmarks Selvstændighed og Ære i deres Haand, maa værne den med samme Offervilje som den danske Soldat og den danske Sømand har gjort.

FRAGTBERETNING

Sikringen af søstrategiske Positioner til Beskyttelse for Skibsfarten, der for et Land som England, der i højere Grad end noget andet europæisk Land er afhængig af oversøiske Tilførsler, er et af de Problemer, der gaar som en rød Traad gennem engelsk Krigspolitik, saavel under Verdenskrigen 1914—18, som i den nu igangværende Kamp. Dette Forhold gælder specielt for Middelhavets Vedkommende, gennem hvilken den hurtigste Vej via Suezkanalen fører til de østlige Dele af det britiske Imperium. Mens imidlertid Middelhavet under Verdenskrigen, da Italien var Englands Forbundsfælle, var et forholdsvis sikkert Farvand, ligger Forholdet jo helt anderledes nu, da Italien er traadt ind i Krigen paa Tysklands Side. Middelhavs-Suez Ruten er derved blevet overordentlig usikker, idet Italien fra dets Baser paa den ita-

lienske Halvø og i Nordafrika har været i Stand til alvorligt at true de engelske Forbindelseslinier igennem Middelhavet, hvorfor det har været nødvendigt for England at lade Størstedelen af dets fra Øst for Suez kommende Tilførsler gaa via Cape. Denne lange Omvej har medført et Merforbrug af Tonnage, der utvivlsomt har medført en betydelig Belastning af Landets skibsfartsmæssige Stilling, og det er antageligt ud fra Overvejelser af denne Art, naar Englænderne nu gør saa energiske Forsøg paa at drive Italienerne bort fra deres Stillinger i Nordafrika. Skulde denne Aktion nemlig krones med Held, vil en stor Del af den Risiko, der nu er forbundet med engelsk Sejlads igennem Middelhavet være fjernet og derved muliggøre at den lange Omvej via Cape undgaas. Den herved sparede Tonnage vil sikkert være velkommen paa det engelske Skibsfartsministeriums Liste over disponible Baade.

Iøvrigt fortsættes den engelsk-tyske Søkrig med uformindsket Styrke. Der er stadig uforklarlige Differencer inellem de fra henholdsvis engelsk og tysk Side opgivne Tab, men at Englænderne tager Truslen fra de tyske Undervandsbaade alvorligt turde tydeligt fremgaa af den Kendsgerning, at ifølge Meddelelser fremsat i det engelske Underhus, ledes Forsvaret imod Undervandsbaadsfaren af Mr. Churchill personligt.

Om Stillingen paa de internationale Fragtmarkeder foreligger der iøvrigt kun sparsomme Oplysninger. Omfanget af den engelske Regerings Befragtningsoperationer er stadig skjult bag et tæt Slør, men hvis Pristendensen paa de oversøiske Varebørser kan bruges som Vejledning til Bedømmelse af Størrelsen paa de engelske Varekøb, kan disse næppe være formindsket, da Tendensen paa de fleste internationale Varebørser nærmest viser Fasthed. I de frie Fragtmarkeder noteres stadig en Del Ordre, men Befragtingen er ret begrenset paa Grund af et limiteret Udbud af Tonnage. Der slutes dog stadig en Del Ertsladninger til U.S.A.s Østkyst, bl. a. skal nævnes: Rio/Baltimore \$7.-, Durban/USNH. \$11.- og Forindien/USNH. \$17.-. Af andre New York Noteringer skal nævnes: Bomuld Gulf/Liverpool, 37 Cts. per Balefod paa Netcharter, Papir Halifax/UK. 160/- per Ton. Kul Hampton Roads/Sydamerika omkring \$5.-.

Paa vore hjemlige Markeder er Stillingen ikke saa tilfredsstillende, som man kunde ønske. Der er stadig en Del Trælaster fra forskellige nordlige Havne i Østersøen, men den store Isrisiko er ikke tillokkende for Rederne, der foretrækker Beskæftigelse i Trades, hvor der ingen Isfare er. Af gængse Rater skal nævnes: Salpeter Skiensfjorden/Danmark, Kr. 19 for 2300 Ts. Ladning, primo Janr., ca. 700 Stds. DBB. Helsingfors/Raumo range til 2 danske Havne, Kr. 125.-. I Kul og Koksarten fra Tyskland til Danmark er der desværre kun meget lidt at gøre.

PROVINSENS HAVNETAKSTER

Næstformanden i Fredericia Handelsstandsforening, Skibsmægler, Konsul Brøchner Mortensen, udtaler, at den højt ansatte Beregning af Bropenge i en Række danske Provinshavne, ikke mindst efter Forhøjelsen i September, har beredt Skibsfarten alvorlige Hindringer i Konkurrencen med Landtrafiken.

Havnene har da næppe heller haft nogen Fordel af Forhøjelsen, idet Godsmængden for Stykgodsets Vedkommende er gaaet meget stærkt tilbage. Efter For-

højelsen har man set, hvorledes en Mængde Gods nu befordres med generatordrevne Biler, mens det tidligere var Smaaskibene, der havde den Transport. Jeg tror da ogsaa, udtaler Konsulen, at man indenfor Ledelsen af flere Havne er kommet paa det rene med disse Kendsgerninger og derfor ønsker, at Forhøjelsen af Havnepengene ikke var kommet. Fra Fredericia Havneudvalgs Side har man paa Handelsstandsforeningens Henvendelse svaret, at Udvalget med den skete Forhøjelse var bundet af Havnesamfundslutningens Betingelser, men paa Opfordring af Handelsstandsforeningen tilskrev Udvalget dog Bestyrelsen for Sammenslutningen af danske Havne først i denne Maaned for at afæske en Udtalelse om, hvorvidt der fra andre Havnes Side var fremkommet Udtalelser om Virkningen af Forhøjelsen. Herpaa skal der endnu ikke været indløbet Svar.

NORGES SKIBSFART

Siden den 9. April har Norge mistet ialt 83 Skibe Smed en samlet Tonnage paa 355,000 Tons. For Størstedelens Vedkommende drejede det sig om Handelskibe, der sejlede paa England.

Disse Oplysninger er givet af den norske Minister for Handelsskibsfarten i Regeringen Nygaardsvold-Sunde.

Norge havde ved Krigens Udbrud ialt 881 Handelskibe med en samlet Tonnage paa 3,779,300 Tons. Heraf var 116 Skibe Hvalfangere.

VAREUDVEKSLING MED ITALIEN

Udenrigsministeriet meddeler, at der den 12. December efter forudgaaende Delegationsforhandlinger i Rom er blevet undertegnet en ny dansk-italiensk Clearing-Aftale og en Vareudvekslingsaftale vedrørende Samhandel mellem Danmark og Italien i 1941.

Ved Vareudvekslingsaftalen, der angaar en Samhandel til et Beløb af godt 22 Mill. Kr. hver Vej, er der tilvejebragt Mulighed for Indførsel her til Landet af forskellige Raavarer og Halvfabrikata til dansk Industri, saaledes Spindestoffer og Garner, Raatobak og Garvestoffer, foruden de sædvanlige Importvarer fra Italien, derunder Sydfrugter, Nødder, Tekstilvarer og Ris.

Den modsvarende Eksport herfra skal bestaa af danske Landbrugsprodukter og Fisk samt forskellige Industrivarer, særlig Maskiner. Handelsoverenskomsten undertegnedes af Senator: Giannini og den danske Gesandt Otto Wadsted.

TAKSTERNE I KØBENHAVNS HAVN

Havnebestyrelsen har tidligere forhandlet om en Forhøjelse paa 50 pCt. af Taksterne i Københavns Havn — første Gang paa et Møde i September og anden Gang ved Budgetbehandlingen den 29. November. Sagen har begge Gange været henvist til et Udvalg. Nu foreligger den sidste Udvalgsbetænkning, som forelagdes Havnebestyrelsen paa et Møde Fredag. Udvalget fraraader den af Havnedirektøren for anden Gang foreslaaede 50 pCt.s Forhøjelse, men anbefaler en 25 pCt.s Forhøjelse. Ved denne Reduktion af Forhøjelsen forøges Københavns Havns Underskud med 300.000 Kroner.

I Udvalgsbetænkningen hedder det, at Udvalget efter en nøje Prøvelse mener at maatte fastholde de Betænkningens heder, som kom til Orde i den foreløbige Udvalgsbetænkning efter September-Mødet i Havnebestyrelsen. Man erklærer sig i Udvalget enige med Havnedirektør Laub i, at Havnens økonomiske Situation for Tiden er særdeles vanskelig, og man kan i saa Henseende give sin Tilslutning til de Kalkuler, hvorefter Driftsindtægterne for 1941 er opført i Budgetforslaget.

Der har imidlertid indenfor Udvalget fra flere Sider været fremsat Ønske om helt at undgaa Takstforhøjelserne i det kommende Budgetaar, ikke ud fra en Opfattelse af, at Havnens Drift er i Balance, men for inden for Havneadministrationens Omraade efter Evne at lette hele Sam-

fundets Kamp mod Prisstigningen. Erhvervene og specielt Skibsfarten trænger til al mulig Støtte, og man maa frygte for, at en Takstforhøjelse i Havnen vil kunne animere Bestræbelserne for Forhøjelser andre Steder. Udvalget er herefter naaet til Enighed om at foreslaa en i Forhold til Havnedirektørens Forslag modereret Takstforhøjelse, nemlig med 25 pCt. fra den 1. Januar.

SVERIGES SKIBSFART

Ved Krigens Udbrud omfattede den svenske Handelsflaade 1,532,000 Brutto Tons Damp- og Motortonnage. De hidtil meddelte Krigstab andrager 172,000 Brutto Tons eller over 11 pCt. af Tonnagen. Ved Slutningen af Oktober i Aar beløb den indregistrerede Fartøjsbestand sig til 1,464,000 Brutto Tons Damp- og Motortonnage. Sejlskibstonnagen, der har ringe Betydning, er uden større Forandring og har holdt sig omkring 87,000 Brutto Tons. Nettoformindskelsen af Damp- og Motortonnagen er altsaa kun 68,000 Brutto Tons, eller noget over 4 pCt. Imidlertid finder man, at siden 1. September 1939 er Dampstonnagen formindsket fra 840.000 til 746.000 Brutto Tons, samtidig med at Motortonnagen er forøget fra 692.000 til 718.000 Brutto Tons, idet man som bekendt nu hovedsagelig bygger Motorskibe. Krigstabene har paa den anden Side særlig ramt den mindre Trampstonnage, der for Størstedelen bestaar af Dampskibe.

Rent bogføringsmæssigt set skulde man altsaa kunne sige, at Tilgangen af nye Skibe opvejer Krigstabene, der jo overvejende bestaar af ældre Skibe. Den svenske Værftsindustri's Kapacitet er saa stor, at der ved Krigens Udbrud var et stort Antal Skibe under Bygning eller kontraherede, hvorigennem en betydelig Tilgang af nye Handelskibe var sikret. En Opgørelse, der blev foretaget i Foraaret, viste, at der ved de svenske Værfter var kontraheret over 600,000 Tons Dødvægt Skibe, at levere frem til 1943. Af denne Tonnage var omkring en Trediedel bestilt af svenske Redere, Resten af udenlandske, hovedsagelig norske Redere. Regnet i Brutto Tons svarer disse Ordre til omkring 400,000 Tons.

Ved forrige Verdenskrigs Udbrud androg den svenske Handelsflaade noget over 1,000,000 Brutto Tons Damp- og Motortonnage, men Motortonnagen var da ganske ubetydelig. Krigstabene gik da op til ialt ca. 200,000 Brutto Tons eller omkring 29 pCt. af Tonnagebestanden ved Krigsudbrudet. Under den nuværende Krig har Handelsflaadens Tab som nævnt været over 11 pCt. Det maa her bemærkes, at Krigstabene ikke ophørte med Verdenskrigens Afslutning, idet der længe efter forekom Minesprængninger.

De ovennævnte Krigstab paa 172,000 Brutto Tons omfatter kun de, som er anmeldt til Skibsregistret indtil 31. Oktober. Heri er ikke medregnet to prisedømte eller konfiskerede Skibe. Af disse Krigstab falder ca. 12,000 Tons paa Skibe i transatlantisk Fart, 15,000 Tons i europæisk Rute-fart, 26,300 Tons paa Tankskibe, 42,000 Tons paa Malmskibe og 76,000 Tons paa Trampskibe. I Løbet af November er to Skibe i transatlantisk Fart krigsforlist, men man haaber, at de kan reddes.

FINLANDS SPEDITØRER

I Nordisk Speditørforbunds Tidsskrift har Finlands Speditørforening givet en Redegørelse for Speditørforholdene i Finland. Først og fremmest peges paa de haardst ramte, de Speditører, der havde deres Virksomhed paa de Steder, som Finland maatte afstaa ved Fredsslutningen. Mange af Foreningens Medlemmer havde Filialkontor i Hangø, men da Hangø's Betydning som Import- og Eksporthavn i de seneste Aar er gaaet betydeligt tilbage, var Tabene ikke i højere Grad følelige for disse Firmaer. Kontormateriel etc. kunde reddes, da Fredsvilkaarene blev kendt, og for Magasiner og Ejendomme fik Ejerne i Henhold til Lov Erstatning af Staten. Sørgeligere stiller For-

holdet sig for de Speditører, der havde deres Hovedforretning i Wiborg. De mistede ved Fredsslutningen helt deres Forretninger, men man haaber dog, at de kan etablere sig paany.

Foreningens Medlemmer paa de forskellige Pladser lider iøvrigt alle under den større eller mindre Formindskelse af Virksomheden, som de herskende vanskelige og sørgelige Forhold har medført. Det synes imidlertid, som om man ogsaa her tror paa Sandheden af Ordsproget, at der er ikke noget saa galt uden at det er godt for noget, og vi tror, hedder det videre, at kunne konstatere, at Samarbejdet og Forstaaelsen mellem Medlemmerne i Foreningen nu er større end forud. Som Eksempel kan blandt andet anføres, at de store økonomiske Sammenslutninger for Import og Eksport, som er dannet i den senere Tid, og som synes at ville holde sig til et Faatal af Speditører, gennem et Samarbejde mellem Speditørerne formaaedes til i det mindste delvis at fordele sine Ordre paa flere Hænder.

Videre omtales den saakaldte Petsamo-Trafik, der nu er kendt langt ud over denne Verdensdels Grænser. Denne Trafik arbejder imidlertid under næsten umulige Forhold og Vanskeligheder. Dette faar man et Indtryk af, naar man hører, at Skibene losses i en Havn, hvor højst 3 Skibe kan faa Kajplads samtidig, medens de andre kan komme til at ligge og vente paa Reden i ugevis, at Adgangen til Magasiner er minimal, at Transporten sker med Lastbiler en Strækning paa 530 Kilometer til Rovaniemi, hvorefter der er Videretransport med Jernbane saa langt som fra Sundsvall til Malmø, at Forholdene er saa smaa og uudviklede, at det er næsten problematisk at faa Kvarter til Kontorpersonalet, Arbejdere og de mange Chauffører, og at Arbejdet allerede nu sker ved kun nogle faa Timers Dagslys, der allerede i November totalt forsvinder to Maanedre frem i Tiden.

MAJSHØSTEN I SYDØSTEUROPA

Majshøsten i Sydøsteuropa, det europæiske Majs-kammer, har i Aar været betydelig over Middel. Allerede sidste Aar udgjorde Ungarns, Jugoslaviens, Rumæniens, Bulgariens og Tyrkiets Høst ialt 131,4 Dobbeltcentner eller 75 pCt. af den samlede europæiske Høst. Foraaret og Sommeren har været særdeles kolde, og yderligere har de militære Indkaldelser, Rekvisitioner af Heste, Vogne m. m. bidraget til, at man ikke turde stille større Forventninger til Aarets Høst. Høstresultaterne har imidlertid overtruffet de opstillede Beregninger.

Omfanget af Høsten sammenlignet med Udbyttet i tidligere Aar:

	1940	1939	1934—38 (genantl.)
	(Millioner Dobbeltcentner)		
Jugoslavien	50,0	40,5	46,9
Rumænien	40,1	51,6	41,5
Ungarn	29,6	23,3	23,1
Bulgarien	9,0 (?)	8,9	8,1
Tyrkiet	7,3	7,1	5,6
Ialt	136,0	131,4	125,2

Som man ser, har Jugoslavien haft den største Høst. Stigningen fra 1939 er overordentlig stor. Høsten ligger 6,6 pCt. over de senere Aars Gennemsnitshøst og hele 26,3 pCt. over sidste Aars Høst. For saa vidt angaar Eksportmulighederne maa tages i Betragtning, at den jugoslaviske Hvedehøst har været relativt daarlig, og at Majs mel maa bruges i større Udstrækning i Husholdningerne saavel paa Land som i By, ligesom man iøvrigt vil bruge Majs til at faa de forhaandenværende Melforraad til at strække til.

Den næststørste Høst har Rumænien haft. Hidtil betragtedes dette Land som Europas Majs eksportør. At den rumænske Majshøst ikke er blevet større skyldes, at betydelige Majsarealer ved Bessarabiens og Syd-Dobrudjas Afstaaelse er gaaet tabt for Landet. Af denne Grund og fordi Rumænien i særlig Grad er blevet ramt af de verdenspolitiske Begivenheders Konsekvenser, er Høsten kun blevet paa 40,1 Mill. Dobbeltcentner i Modsætning til sidste Aar, da den var 51,6 Mill. Dog kan dette Resultat betegnes som særdeles tilfredsstillende. Der vil formentlig ogsaa i Aar være større Mængder til Raadighed for Eksporten.

Den ungarske Majshøst er paa 29,6 Mill. Dobbeltcentner, medens sidste Aars Høst androg 23,3 Mill. Dobbeltcentner og blev anset som værende særlig ugunstig. Det ungarske Hjemmeforbrug er steget stærkt paa Grund af Karpatherlandets og Nord-Siebenbürgens Indlemmelse. Yderligere har Hvedehøsten været ringe. Ungarn lægger desuden i Øjeblikket stor Vægt paa at fremme Svineopdrættet, som har været daarligt stillet sidste Vinter og i Foraaret. Derfor vil store Majs mængder blive forbeholdt Svineopdræterne.

Den bulgarske Høst skal være over Gennemsnittet; i Aarene 1934—38 var Gennemsnitshøsten paa 8,1 Mill. Dobbeltcentner og sidste Aar 8,9 Mill. Efter en forsigtig Vurdering kan Høsten i Aar anslaaes til 9 Mill. Dobbeltcentner.

Tyrkiets Høst var i Aar paa 7,3 Mill. Dobbeltcentner mod 7,1 Mill. sidste Aar, medens Gennemsnitshøsten i Femårsperioden 1934—38 ikke var mere end 5,6 Mill. Dobbeltcentner. Tyrkiet vilde formentlig ogsaa i Aar kunne eksportere i større Omfang end sidste Aar. Imidlertid er enhver Majsudførsel i Øjeblikket forbudt.

De fem vigtigste Majslande havde altsaa i Aar en Høst, der var 4,6 Mill. Dobbeltcentner større end sidste Aar og 10,8 Mill. større end Gennemsnitshøsten i Femårsperioden 1934—38.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Sørisikotillæget i danske Farvande

Sørisikotillæget er paa Forslag af Finansministeren med Finansudvalgets Tilslutning ændret, saaledes at Tillæget under Hensyn til Minefarens generelle Karakter ydes for Sejlads i alle danske Farvande.

50.000 Kr. til Erstatning for Søfolk

Søfartsorganisationerne, repræsenteret af Skibsofficererne og Besætninger, har anmodet Handelsministeren om, at der tilvejebringes en Ordning, hvorefter der forskudsvis af Staten vil kunne faas udbetalt Erstatning for de Ejendele, som er mistet under Ophold i krigsførende Lande. Der er derefter skabt en Ordning, og Finansudvalget har nu tiltraadt en Bevilling paa 50.000 Kr.

Ingen græske Skibe i schweizisk Charter

Efter hvad der meddeles fra London, har den derværende græske Skibsfartskomite meddelt den schweiziske Regering, at den indtil videre ikke længere ser sig i Stand til at give Skibe i schweizisk Charter.

Kursus for J. Lauritzens Kontorpersonale

Da der er forholdsvis lidt at gøre paa Kontoret hos J. Lauritzen — som paa de fleste Skibsfartskontorer — paa

Grund af, at Rederiet har mistet Raadigheden over de fleste af Skibene, er der arrangeret Kursus for Kontorpersonalet, saaledes at det kan udnytte den tvungne Stilstand til at dygtiggøre sig, til der til sin Tid igen kan tages rigtig fat.

Der er foreløbig truffet Arrangement med Købmandsskolen, som ogsaa med Henblik paa den nuværende Situation har oprettet Dagkursus for Shipping-Folk.

Fra Rederiet deltager 17 i Kursus i Søre!

Der oprettes ogsaa Kursus i Regnskabsvæsen, men dette begynder først i Januar Maaned.

Samtidig har Rederiet inden for sine egne Mure taget Undervisning op, og der er foranstaltet et Kursus i Navigation med Styrmand Thorkild Jørgensen som Leder. I dette Kursus deltager 14 af Kontorpersonalet.

Desuden er der et Kursus i Navigation for Direktører, Prokurister og Befragtere, hvori der deltager 8.

Grenaa-Hundested Færgefart udvider Aktiekapitalen

Paa en ekstraordinær Generalforsamling forleden i Grenaa—Hundested Færgefart blev det vedtaget at udvide Aktiekapitalen med ¼ Million, saaledes at den herefter bliver 1 Million Kroner.

Aktieudvidelsen staar i Forbindelse med Anskaffelsen

af Selskabets nye Motorfærge »Marsk Stig«, der som Følge af Forholdene er blevet nødt til at ligge stille som et godt, men foreløbig tabgivende Aktiv.

Selskabets øvrige Færger har ligeledes i den seneste Tid maatte ligge stille, men der er nu bevilget Olie til tre Dobbeltture i Juletrafikken.

Dansk Maskinmester død i Udlandet

I J. Lauritzens Blad »Frivagten« bringes Meddelelse om, at en af Rederiets dygtige Folk, 1. Maskinmester Knud Hannecke Pedersen er omkommet ved Drukning i en syd-amerikansk Havn i November Maaned. De nærmere Omstændigheder ved Ulykken kendes endnu ikke.

Maskinmester Knud Hannecke Pedersen, der blev 36 Aar gammel, begyndte som Assistent i Rederiet i 1927, avancerede til 2. Maskinmester i 1930 og har siden 1935 været 1. Maskinmester, i de sidste 4 Aar i nogle af Rederiets Kølebaade. Hans sidste Baad blev s.s. »Laura«, hvor han havde været siden 1. September 1939.

»Johanna«s Forlis

I Sø- og Handelsretten er afholdt Søforhør i Anledning af den bornholmske Motorskonnert »Johanna«s Forlis den 12. December udfor Møen. Kaptajn G. Petersen forklarede, at Skibet var paa Vej til Sønderborg. Det var meget mørkt den Nat, og man fulgte et Skib, der sejlede i samme Retning. Pludselig tog Skibet Grunden. Røret blev slaaet af, Skibet blev fyldt med Vand og sank. Da man vilde sætte Baaden i Vandet, blev den slaaet i Stykker. Flaaden var gaaet overbord. Besætningen sad paa Styrehuset, og da det blev slaaet i Stykker, maatte man søge Tilflugt i Storriggeren. Den næste Dag blev Besætningen reddet af Redningsbanden fra Klintholm. Det viste sig, at Skibet ved Grundstødningen havde været 10 Sømil længere fremme end beregnet. Aarsagen hertil var formentlig stærk medgaaende Strøm.

Sejladsen paa Leningrad

Fra Moskva meddeles, at man i Havnen i Leningrad forleden for første Gang i denne Vinter maatte anvende Isbryder for at bringe en Fragtdamper ud af Havnen.

S.s. »Jenny«

Rederiet J. Lauritzen har solgt s.s. »Jenny« til Skibsreder Chr. Borg, og Skibet blev overtaget den 1. Oktober. »Jenny« blev bygget 1917 i Unterweser og var paa 1400 Tons.

Livlig Trafik paa Dnjestr

Fra Kiew meddeles, at der i den sidste Tid har udviklet sig en livlig Skibstrafik paa Dnjestr. Paa Anlægspladserne

i Bondery, Tiraspol og Akkerman hersker der stor Travlhed, og Passager- og Lastdampere besejler nu regelmæssigt Floden, der i tidligere Aar ikke kendte til Skibstrafik som Følge af Grænseforholdene.

»Oslofjord« krigsforlist

I Søfatskredse i New York meddeles det, at det norske Motorskib »Oslofjord«, 18,673 Tons, er krigsforlist ud for Newcastle i England. Hele Besætningen med Undtagelse af en reddedes.

Den norske Amerikaliniens Motorskib »Oslofjord« var Nordens mest moderne Passagerskib. Det var i København i Maj 1938 paa sin Jomfrurejse.

For tre Aar siden mente den norske Amerikalinie, at Tiden var inde til at indsætte en stor, moderne Baad paa den efterhaanden stærkt trafikerede Rute Oslo—Bergen—New York, og man valgte at lade et Skib bygge, som ikke alene bød paa virkelig Komfort paa alle Klasser, men tillige løb med en betydelig Hastighed. Det opnaaede man. idet »Oslofjord« løb 19,5 Knob.

»Oslofjord« blev bygget paa Deutsche Schiff- und Maschinenbau A/G's Værft i Bremen, og paa Præsentations-turen rundt i de nordiske Farvande vakte det smukke Skib Beundring. Den 4. Juni indsattes det paa den norske Amerikarute.

»Oslofjord« havde Plads til 800 Passagerer. Paa Cabin-Klassen kunde der være 150, paa Turistklassen 250 og paa 3. Klasse 400 Passagerer.

Det nye Amerikaskib var i kunstnerisk Henseende overmaade smukt udstyret, og der var navnlig taget alle mulige Hensyn for at skabe norske Interiører. Det, der først og fremmest prægede »Oslofjord« og bevirkede, at man følte sig hjemme om Bord, var den norske Kunst, og den norske Kultur. Man behøver blot at nævne den store »Leif Eirikssons Hall« paa Turistklassen — en mægtig lys Hall, hvor Kunstneren Alf Rolfsen havde fremstillet Leif den Lykkeliges Rejse til Vinland.

Assens Havn

Assens Havns Dækmoles nordlige Halvdel er stærkt angrebet af Pæleorm, kun et Aars Tid efter Opførelsen. Havnens Ingeniør, Knud Degn, har forhandlet Spørgsmaalet med Vandhygningsdirektoratet og har derefter tilstillet Havneudvalget Forslag til Afhjælpning af den skete Skade. Saaftredt det lykkes at redde Størsteparten af Dækmolen, vil Reparationsarbejdet løseligt udregnet andrage ca. 60,000 Kr. Dette Forslag er tiltraadt af Havneudvalget, som derefter har tilstillet Byraadet det sammen med Forslaget om, at man andrager Staten om at afholde Udgifterne ved Dækmolens Istandsættelse, da dens Ødelæggelse maa betegnes som en Katastrofe for Assens Havn. Byraadet har i et lukket Møde vedtaget Havneudvalgets Forslag.

Bogense Havn

I Bogense Havn er der konstateret Angreb af Pæleorm. Opdagelsen skete ved, at en Del af Bolværket styrtede i Vandet. En Dykker besigtigede Skaden, og denne Undersøgelse vil vare 3—4 Dage. Hvis hele Havnen er angrebet, hvad man frygter, betyder det en økonomisk Katastrofe for Byen.

Udvidelse af de bulgarske Havne

I Løbet af de kommende 3 Aar skal der foretages en storslaaet Udvidelse af bulgarske Havne. Der er især Tale om nye Bygninger i Widim, Lom, Orechovo, Switschtow, Nikopol, Somowit og Musse. I Musse skal der ogsaa bygges Anlægsplads for Jernbanefærgen til Giurgiu i Rumænien. Det er ogsaa planlagt at udvide Værftet i Warna, saaledes at der allerede i det kommende Aar kan begynde paa Bygning af Passagerskibe og Slæbebaade til Brug paa Donau.

Underholdningsaftener for Søfolk

Søfartens Bibliotek og Søfartsklubben har som nævnt besluttet at afholde nogle Underholdningsaftener for Søfolk i Løbet af den kommende Vinter.

Underholdningsaftenerne er fastsat til hver 2. og 4. Torsdag i Maanederne Oktober 1940 til Marts 1941 incl.

Underholdningsaftenerne publiceres ved Opslag i Søfartens Bibliotek, Søfartsklubben, de nordiske Sømandshjem samt ved Meddelelser til Foreninger og Forbund.

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 12.432
12.267
12.732

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

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN A/S
er Stedet

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

Hovedkontor: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF. CENTRAL 7809

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für
DANZIG und GÖTENHAFEN

For at hindre, at Ikke-Søfolk optager Pladserne, skal Deltagerne ved Indgangen forevise Pas eller Søfartsbog som Legitimation.

Den første Underholdningsaften fandt Sted Torsdag den 10. Oktober og har været omtalt.

Taleren ved den 2. Underholdningsaften var Kommandørkaptajn Kai Hammerich, der talte om Fyrinspektion og Fiskeriinspektion.

Den 3. Aften læste Forfatteren Palle Rosenkrantz op af sin Bog »Tordenskjold«.

Vinterens Underholdningsaftener vil indtil videre — saa længe der er Plads nok — finde Sted i Søfartsklubbens Lokaler i Peder Skramsgade 23. Men nærmere Programmer med Mødested vil blive opslaaet i Søfartens Bibliotek, Søfartsklubben, Forbundene og Sømandshjemmene.

Aftenerne er fastsat til: 28. November 1940 Kl. 20, 12. December 1940 Kl. 20, 26. December 1940 Kl. 20, 9. Januar 1941 Kl. 20, 23. Januar 1941 Kl. 20, 13. Februar 1941 Kl. 20, 27. Februar 1941 Kl. 20, 13. Marts 1941 Kl. 20 og 27. Marts 1941 Kl. 20.

Alle Søfolk er velkomne til at deltage i Aftenerne, naar de kommer til København.

Krigsforlist Skib sættes sammen igen

Kockums mekaniske Værksted i Malmø har modtaget en usædvanlig Ordre fra Statens Krigsforsikringskommission. Det drejer sig om at sammenbygge For- og Agterskibet af Tankfartøjet »Algol«, der krigsforliste i Fjor i Falsterbo-Renden. Forskibet blev for et Par Maaneder siden bjærget og bugseret ind til Malmø, og efter 5½ Times Bugsering ankom forleden ogsaa Agterskibet. Bjærgningsarbejdet har ialt staaet paa i fire Maaneder.

U.S.A. bygger nye Skibe til Ruten U.S.A.-Afrika

»Robin Line« og »American and South-Africa Line«, der driver Ruteafgang mellem de Forenede Stater og Syd- og Østafrika, har for Tiden 9 Fragt- og Passagerskibe under Bygning til denne Rute.

De nye Skibe skal kunne sejle til Kapstaden paa 17—18 Dage. De Skibe, der trafikerer Ruten nu, bruger 26 Dage. »Robin Line« skal have 6 af de 9 Skibe. Det første bliver færdigt i Januar.

Direktør F. H. Kockum har trukket sig tilbage

Efter at administrerende Direktør for Kockums mekaniske Værksted A/B, Direktør Franz Henrik Kockum, paa Grund af Sygdom har ønsket at forlade sin Stilling, har Bestyrelsen, efter hvad »Sydsvenska Dagbladet« meddeler, udset Vice-Direktør Gösta Lundevqvist til Stillingen som adm. Direktør.

Direktør F. H. Kockum har siden sine unge Aar viet sine Kræfter til det af Farfaderen stiftede Foretagende, siden 1919 som administrerende Direktør. For nogen Tid siden ramtes Direktør Kockum af en Sygdom, der blandt andet hindrede ham i at deltage i Festlighederne ved Selskabets 100-Aars Jubilæum i September, og som nu har foranlediget ham til at trække sig tilbage fra Ledelsen.

Drivis i den finske Bugt

Efter hvad »Pravda« meddeler fra Leningrad, er der konstateret Drivis i den finske Bugt. Skibsfarten er dog indtil nu foregaaet uden Isbryderhjælp. Leningrads Havn er iøvrigt forberedt paa at opretholde Skibsfarten i Vintermaanederne ved Hjælp af Isbrydere.

M.s. »Saxkjøbing« har skiftet Ejer

Skibsreder Th. Lindholmer, København, har af Skibsreder Th. Christensen, Saksjøbing, købt Motorskibet »Saxkjøbing«. Skibet, der tidligere har heddet »Sejrø«, er bygget ved Rosenbergs mekaniske Værksted i Stavanger 1904 af Staal. Det var oprindeligt Dampskib, men er ved en senere Ombygning forsynet med Motor.

»Saxkjøbing«, der sejler i Paketfart mellem København og Saksjøbing, laster ca. 80 Tons dw., og Prisen har været 33,500 Kr.

Skib fra Amerika til Sverige

Efter hvad Tidningarnas Telegrambyrå erfarer, er Motorskibet »Gullmaren«, tilhørende Rederiet Transatlantic, Göteborg, efter at der i dette Tilfælde er opnaaet væsentlige Lettelser hos de krigstørende Magter, afgang fra New York med Last til Sverige, hovedsagelig Livsfornödenheder. Skibet kan ventes til Göteborg mellem Jul og Nytaar.

70 Aar

Tidligere Lodskaptajn ved Københavns Lodseri J. M. Jensen fylder den 23. December 70 Aar. Lodskaptajn Jensen, der er R. af Dbg., pensioneredes 1937 efter 24 Aars Tjeneste ved Københavns Lodseri.

Den 25. December fylder Kaptajn H. C. Marker 70 Aar. Kaptajn Marker, der var Fører i D/S »Vendila«, forlod Søen 1929.

Tidligere mangeaarig Fører i D/S »Dannebrog« Kaptajn A. O. Grove fylder 70 Aar den 29. December. Kapt. Grove forlod Søen 1930.

Tidl. Fører i D. F. D. S. Kaptajn C. Borgby fylder den 2. Januar 70 Aar.

60 Aar

Fører i Dampskibsselskabet »Baltic« Kaptajn N. Nielsen fyldte den 18. December 60 Aar. Kapt. Nielsen, som en Tid var ansat i Rederiforeningens Sekretariat, er nu atter ude at sejle for D/S »Baltic«.

Den 18. December fyldte Kaptajn E. O. Gislason 60 Aar. Kapt. Gislason, der var Fører i Alfred Christensens Rederi, gik i Land 1914.

Den 8. Januar fylder Fører i D/S Myren Kaptajn Soren Clausen 60 Aar.

50 Aar

Kaptajn K. Hansen Svan fylder den 22. December 50 Aar. Kapt. Svan er for Tiden Fører af S/S »Virginia«, D.F.D.S.

Fører i Svitzers Bjærgnings Entreprise Kaptajn N. A. Hjortshøj fylder den 24. December 50 Aar. Kaptajn Hjortshøj har i flere Aar gjort Tjeneste ved Entreprisens forskellige Stationer i Middelhavet.

Fører i Kromanns Rederi i Marstal Kaptajn N. Rasmussen fylder den 25. December 50 Aar. Kaptajn Rasmussen er Fører af M/S »Erna«.

Lods ved Shanghai Licens Pilot Association Kaptajn K. Petersen fylder den 31. December 50 Aar. Kaptajn Petersen, som tidligere var Fører i Chuan Steam Navigation Co. Foochow, Kina, blev 1920 ansat ved Lodsvesenet i Shanghai.

25 Aar Jubilæum

Maskinmester Jens V. Nielsen fejrede forleden 25-Aarsdagen for sin Ansættelse som Første-Maskinmester i Rederiet A. P. Møller. Han sejlede først i Dansk-Russisk Dampskibsselskab, men kom i 1915 som 1. Maskinmester til sit nuværende Rederi, hvor han i Aarens Løb har sejlet med en Række af Rederiets store Motorskibe.

Dødsfald

En af dansk Skibsfarts særprægede Mænd, Kaptajn Jes Toft, Løjtkirkeby, er død, 76 Aar gammel.

Kaptajn Toft, der i mange Aar sejlede paa Kinakysten, gjorde sig under den russisk-japanske Krig bemærket ved med sit Skib at bryde den japanske Spærrezone, hvorved han blev i Stand til at levere store Forsyninger til den russiske Flaade. For denne Indsats modtog Toft senere et stort Gratiale fra den russiske Regering samt en russisk Orden.

I 1912 stod der igen Ry om Tofts Navn, idet han med en kinesisk Besætning om Bord sejlede den aarhundredgamle kinesiske Søoverdjunke »Ning Puu« fra Kina over Stillehavet til Verdensudstillingen i San Francisco, en Overfart, der var paa Nippet til at mislykkes, og som tog sine 2—3 Maaneder.

Med Verdenskrigens Indtræden blev Tofts Forbindelser med Hjemlandet afbrudt, og Familien, der var flyttet fra Flensborg til København, hørte i mange Aar intet til ham, og han blev officielt erklæret for død. Der gik igen en Del Aar, indtil man en Morgen i August 1934 kunde læse Nyheden om, at Enkefru Toft, København, havde faaet Brev fra sin Ægtefælle, som var erklæret for død, men som nu var paa Vej hjem. Efter Hjemkomsten tog Toft Ophold i Løjtkirkeby.

Tidligere Skibsfører, Kaptajn Jacob Munk, Troense, er afgang ved Døden, 68 Aar gammel. Kaptajn Munk, der i mange Aar førte sit eget Skib »Alfa«, havde den sidste halve Snes Aar været Medhjælper ved Lodseriet. Døden indtraf under Udførelse af dette Arbejde. Han vilde gaa ned i Baaden for at sejle ud til et Skib, da han sank sammen ramt af et Herteslag.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. BGGÉ

UDKOMMER HVERT TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

AAGE HEINBERG

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » »

Skibsproviantering

Schiffshändler

Ship Chandler

H. S. HANSENS EFTF.

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762 Amallegade 43.
 Efter Kl. 6 Ordrup 3096 København K.
 Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornødheder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

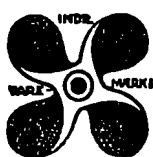
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DET FORENEDE

DAMPSKIBS-SELSKAB A/S



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
 DANSK ARBEJDE

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

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.
 VASA (Finland)

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



Viking
 Kompasser
 Viking
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
 Norsk statsant. Kompassetere
 Forlang Ill. Katalog

VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

Telegrams: ROTTERDAM Telephone: 84880 (8 Lines)
 Via Radio

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.

Tel.: "Zetetic"

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT
 ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 19. December 1940.

Nr. 53.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre mod Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal mod Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afatande 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 Lørdag den 28. December.

I. Østersøen.

2899. Sverige S.-Kyst. Hanö. Fyr slukket. Oplysning om Ledefyr.

(N. f. S. Nr. 52/4014. Berlin 1940.)

1. Fyret, der viste hvidt og rødt, fast Lys paa c. $56^{\circ} 00',6$ N. $14^{\circ} 50',3$ E., paa Hanö Fiskerihavns E.-lige Molehoved, er nedlagt.

2. Ved Indsejlingen til Hanö Fiskerihavn er tændt 2 Ledefyr.

a) Forfyret paa c. $56^{\circ} 00',6$ N. $14^{\circ} 50',3$ E., ved Hanö W.-Side, viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: $6,5$ Sm. Synsvidde: 5 Sm.

b) Bagfyret, 145 m 138° fra Forfyret, viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 5 Sm.

Fyrene er overet i Pejling 138° .

Brændetid: 1. August—31. December.

(E. f. S. Nr. 51/2840 1940. Kort Nr. 180 og 181.)

2900. Finland. Bottniske Bugt. Nahkiainen Fyrskib inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 34/1081. Helsingfors 1940.)

Nahkiainen Fyrskib paa $64^{\circ} 38' 02''$ N. $23^{\circ} 51' 09''$ E. er inddraget for Vinterperioden.

2901. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Stora Löskär Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 34/1062. Helsingfors 1940.)

Stora Löskär Fyr paa $59^{\circ} 59' 00''$ N. $20^{\circ} 01' 42''$ E. lyser nu, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 131° til c. 140° . | 6. Rødt i Pejl. fra c. 300° til c. 313° . |
| 2. Hvidt i — - c. 140° - c. 142° . | 7. Grønt i — - c. 313° - c. 20° . |
| 3. Rødt i — - c. 142° - c. 162° . | 8. Hvidt i — - c. 20° - c. 49° . |
| 4. Grønt i — - c. 162° - c. 285° . | 9. Rødt i — - c. 49° - c. 131° . |
| 5. Hvidt i — - c. 285° - c. 300° . | |

2902. Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Kalvholm Ledefyr forandret.

(N. f. S. Nr. 52/4023. Berlin 1940.)

Kalvholm Ledefyr er forandret, som følger:

- a) Bagfyret paa c. 59° 49',₀ N. 23° 14',₇ E., paa en større Klippe S. for *Kalvholm*, der viste hvidt og rødt, vekslende Lys, viser nu hvidt, fast Lys. Hvidt, rundt Fyrhus af Jern.
- b) Forfyret paa c. 59° 49',₀ N. 23° 14',₀ E., paa en lille Klippe S. for *Kalvholm*, der viste hvidt og rødt, vekslende Lys, viser nu hvidt, fast Lys. Hvidt, rundt Fyrhus af Jern.

2903. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Forbudte Omraader.

(N. f. S. Nr. 52/4082. Berlin 1940.)

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

a) 54° 33' 11" N. 18° 33' 40" E. c. 54° 40' 18" N. 18° 37' 36" E.
 b) 54° 40' 24" N. 18° 36' 42" E. d. 54° 32' 58" N. 18° 34' 34" E.

2. Omraadet indenfor en Linie gennem følgende Punkter er spærret for al Sejlads:

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

2904. Tyskland. Darsser Ort SSW. Vrag.

(N. f. S. Nr. 52/4010. Berlin 1940.)

Et Vrag ligger sunket i 4 à 5 m Vand paa c. 54° 26',₆ N. 12° 28',₇ E., c. 200 m fra Kysten og c. 2 Sm SSW. for *Darsser Ort* Fyr.

2905. Tyskland. Mecklenburger Bugt. Warnemünde. Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 52/4011. Berlin 1940.)

Et Fyr, der viser grønt, fast Lys, er tændt paa c. 54° 10',₄ N. 12° 05',₉ E., paa W.-Siden af *Neue Warnow* ved Indgangen til Havnebassinet.

(Kort Nr. 186.)

(Se Tillæg.)

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

2906. (T). Danmark. Sundet. Københavns Havn. Wilders Plads. Bolværksskred.

Et Bolværksskred har fundet Sted udfor *Wilders Plads* paa *Christianshavn* paa 55° 40' (35") N. 12° 35' (52") E. Skredet begynder c. 10 m fra Pladsens SW.-lige Hjørne og har i c. 20 m Længde N. efter fra nævnte Punkt medført Formindskelse af Vanddybden langs Bolværket. Stedet er afmærket med en grøn Vager med 1 grønt Flag.

Det henstilles til de Søfarende at udvise Forsigtighed under Sejlads langs det udskredne Bolværk.

2907. Danmark. Sundet. Mellemfort Luftfyrt nedlagt.

Mellemfort Luftfyrt paa c. 55° 41' N. 12° 38' E., paa Fortets N.-lige Hjørne, er nedlagt.

(Kort Nr. 134, 133, 132 og 130. Danske Lods III, Side 46. Fyr. Fort. Nr. 303.)

2908. (T). Danmark. Sundet. Kalveboderne. Afmærkning kan forventes i Uorden paa Grund af Is.

Afmærkningen i *Kalveboderne* kan ikke forventes at være i Orden og paa Plads paa Grund af Isforholdene.

c. 55° 37' N. 12° 30½' E.

2909. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Kendeligt Punkt forandret. Vingerne paa *Lunde Mølle* paa 55° 06' (27") N. 12° 04' (50") E. er fjernet. (Kort Nr. 190, 161, 187 og 126. Danske Lods III, Side 224 og 234.)
2910. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde. Ved Opmaalingen den 14. December d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,4 m i E.-Siden af Renden, 5,1 m i Midten af Renden og 4,2 m i W.-Siden af Renden. Udenfor Fyrlinien findes et bugtet Løb med 5,7 m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning. c. 54° 52' N. 12° 13¼' E. (E. f. S. Nr. 48/2658 1940.)
2911. Danmark. Smaalandsfarvandet. Indløbet til Sakskøbing. Baake genopført. Under Henviisning til E. f. N. Nr. 13/997 1940 meddeles, at Baaken med hvid Diamant paa c. 54° 49',7 N. 11° 35',7 E., paa Landgrunden WNW. for *Oreby Bro*, er genopført. (E. f. S. Nr. 13/997 1940.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2912. Danmark. Kattegat. Hastens Grund. Tønde inddraget. Den hvidmalede Spirtønde med Neonlys, som viste rødt Et-Blink hvert 1^s, og som var udlagt paa *Hastens Grund* Lys- og Fløjtetøndes Plads paa 56° 14' (29") N. 11° 11' (30") E., er inddraget. (E. f. S. Nr. 43/2497 1940.)
2913. Danmark. Kattegat. Læsø Rende Lys- og Fløjtetønde inddraget. Vintersømærke udlagt. *Læsø Rende* Lys- og Fløjtetønde paa 57° 12' (50") N. 10° 41' (30") E. er ombyttet med Vintersømærke. (E. f. S. Nr. 24/1617 1940.)
2914. Danmark. Kattegat. Læsø Trindøl. Lystønde inddraget. Den rødmalede Lystønde, der var udlagt ved 20 m-Kurven paa 57° 28' (10") N. 11° 19' (15") E., W. for *Læsø Trindøl* Fyrskibs Plads, er inddraget. (E. f. S. Nr. 24/1617 1940.)
2915. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller. I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,0 m, i *Svaneholm* Fyrlinie: 6,0 m, i *Sælhundeholm* Løb: 4,2 m, i *Gaaseholm* Løb: 2,0 m, i *Svaneholm* Løb: 1,0 m og i *Kobberø* Løb: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 5,0 m over *Havrevlen* og 6,0 m i *Svaneholm* Fyrlinie og 4,2 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:
- 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 3,7 m.
 - 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 3,5 m.
 - 56° 42' (36") N. 8° 13' (30") E. — 2,6 m.
 - 56° 42' (55") N. 8° 12' (50") E. — 4,0 m.
- (E. f. S. Nr. 47/2636 1940. Kort Nr. 104.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2916. Danmark. Jylland W.-Kyst. Vadehavet. Manø NE. Thues Rende atter farbar.
Thues Rende, NE. for *Manø*, er atter aaben for Trafik.
 c. $55^{\circ} 18' N.$ $8^{\circ} 35' E.$
 (E. f. S. Nr. 43/2467 1940.)
 (Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst

2917. Portugal. Olhão. Ilha da Armona. Fyr forandret.
 (U. f. s. Nr. 49/2509. Stockholm 1940.)
Ilha da Armona Forfyr paa c. $37^{\circ} 02' N.$ $7^{\circ} 47' W.$, der viste hvidt, fast Lys, er forandret til at vise grønt, fast Lys. Synsvidde: 3 Sm.
2918. Afrika W.-Kyst. Rio de Oro. Villa Cisneros Fyr nedlagt.
 (U. f. s. Nr. 49/2511. Stockholm 1940.)
Villa Cisneros Fyr paa c. $23^{\circ} 43',_{3} N.$ $15^{\circ} 57' W.$, paa *Punta Arciprés Grande*, er nedlagt.
 (Se Tillæg.)

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

2919. Persiske Bugt. Djesiret Kais Fyrskib inddraget.
 (N. f. S. Nr. 52/4062. Berlin 1940.)
Djesiret Kais Fyrskib paa c. $26^{\circ} 28',_{4} N.$ $53^{\circ} 57',_{9} E.$, S. for *Øen Kais*, er inddraget.
2920. Persiske Bugt. Stiffe Bank. Nyt Fyrskib udlagt.
 (N. f. S. Nr. 52/4063. Berlin 1940.)
 Et Fyrskib, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 40^s , er udlagt paa *Stiffe Bank* paa c. $26^{\circ} 26' N.$ $53^{\circ} 09' E.$ Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 Sm. Rødt Fyrskib med 1 sort Mast og Fyrlanterne. Paa hver af Fyrskibets Sider er malet med hvidt *Stiffe Bank*. Fyrskibets Ankerlanterne viser hvidt Et-Blink hvert 1^s . Under Taage gives fra Fyrskibet Signal med Klokke, Et-Slag hver 30^s . Dette Signal gives ogsaa om Natten i sigtbart Vejr.
 (Se Tillæg.)

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

2921. Korea E.-Kyst. Joshin Ko. Fyr ødelagt.
 (U. f. s. Nr. 49/2525. Stockholm 1940.)
Joshin Ko Fyr paa $40^{\circ} 39' 20'' N.$ $129^{\circ} 12' 10'' E.$, paa Yderenden af Bølgebryderen og c. $0,_{10}$ Sm W. for *Sashin Tan*, som viste rødt, fast Lys, er ødelagt.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
 Korts eller
 Bogs Nr.

Sverige:
 R 64 Smålandskusten, Häradskär—Oskarshamn, med Tillægsblad: Häradskär—Storkläppen—Blackan (hvori er indtegnet den nye Fyrbelysning: Häradskär—Blackan).

Tyskland:

R D. 10 Westliche Einfahrt zum Rigaischen Meerbusen.

Tillæg.

I. Østersøen.

2922. Sverige. Hävrings Indsejling. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 50/2560. Stockholm 1940.)

Västra Korpen Fyr paa c. 58° 36' N. 17° 19' E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s, Blink 0,5^s, Mørke 4^s. Fyrets Synsvide er forøget.

2923. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 50/2617. Stockholm 1940.)

Lystønderne *Rata Storgrund* paa c. 63° 59',5 N. 21° 09',2 E. og *Ellagrundet* paa c. 63° 51',5 N. 20° 52',2 E. er inddraget for Vinterperioden.

2924. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Sikkäs. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 50/2547. Stockholm 1940.)

Sikkäs nedre og *övra* Fyr paa c. 65° 51' N. 22° 42' E. er slukket for Vinterperioden.

2925. Tyskland. Stralsund W.-lige Anduvning. Afmærkning forandret.

(Tysk Kort Nr. 145.)

Følgende Afmærkning er inddraget:

- a) *Bock O* Klokketønde paa 54° 33' (12") N. 13° 03' (54") E.
- b) Hvid Stage med 2 mod hinanden vendende Kegler paa 54° 32' (15") N. 13° 03' (00") E.
- c) *Gellen* røde og sorte Tønde med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa 54° 30' (47") N. 13° 03' (11") E.

Følgende Afmærkning er udlagt:

- d) En rød Tønde med 1 Ballon, *Gellen*, paa 54° 34' (16") N. 12° 03' (41") E.
 - e) En rød Spirtønde, *A*, paa 54° 33' (09") N. 12° 03' (59") E.
 - f) En rød Klokketønde, *B*, med 1 Ballon, paa 54° 32' (20") N. 12° 04' (13") E.
- (Kort Nr. 187, 188, 126, 180 og 181.)

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

2926. (P). Sverige. Sundet. Mølle Indsejling. Afmærkning inddrages.
(U. f. s. Nr. 50/2580. Stockholm 1940.)
Nedennævnte Afmærkning vil blive inddraget Foraaet 1941:
a) Den sorte Stage med 1 Ballon paa $56^{\circ} 17',_{05}$ N. $12^{\circ} 29',_{54}$ E.
b) Den røde Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa $56^{\circ} 17',_{10}$ N. $12^{\circ} 29',_{60}$ E.
c) Den røde Stage med 1 nedadvendt Kost paa $56^{\circ} 17',_{07}$ N. $12^{\circ} 29',_{70}$ E.
(Kort Nr. 131 og 130.)
2927. (P). Sverige. Sundet. Hügånäs Indsejling. Sømærke inddrages.
(U. f. s. Nr. 50/2579. Stockholm 1940.)
Den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa $56^{\circ} 11',_{02}$ N. $12^{\circ} 32',_{36}$ E., ved *Klackerevet*, inddrages Foraaet 1941.
(Kort Nr. 131, 130 og 102.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2928. Danmark. Kattegat. Tangen NE. Lys- og Fløjtetønde inddraget. Vintersømærke udlagt.
Tangen NE. Lys- og Fløjtetønde paa c. $56^{\circ} 40'$ N. $10^{\circ} 59'$ E. er ombyttet med Vintersømærke.
2929. Danmark. Kattegat. Tangen NW. Lystønde inddraget. Vintersømærke udlagt.
Lystønden *Tangen NW*. paa c. $56^{\circ} 38'$ N. $10^{\circ} 34'$ E. er ombyttet med Vintersømærke.
2930. Danmark. Kattegat. Anholt SW. Lys- og Fløjtetønde inddraget. Vintersømærke udlagt.
Lys- og Fløjtetønden *Anholt SW*. paa c. $56^{\circ} 39'$ N. $11^{\circ} 26'$ E. er ombyttet med Vintersømærke.
2931. Danmark. Kattegat. Østre-Flak. Lys- og Fløjtetønde inddraget. Vintersømærke udlagt.
Den hvidmalede Lys- og Fløjtetønde, der var udlagt paa *Østre-Flak* Fyrskibs Plads paa $56^{\circ} 58' (30'')$ N. $10^{\circ} 53' (30'')$ E., er ombyttet med Vintersømærke.
(E. f. S. Nr. 24/1617 1940.)
2932. Danmark. Kattegat. Læsø Trindel Lys- og Fløjtetønde inddraget. Vintersømærke udlagt.
Lys- og Fløjtetønden *Læsø Trindel* paa c. $57^{\circ} 26'$ N. $11^{\circ} 16'$ E. er ombyttet med Vintersømærke.
2933. Danmark. Kattegat. Kobbergrund E. Lys- og Fløjtetønde inddraget. Vintersømærke udlagt.
Lys- og Fløjtetønden *Kobbergrund E*. paa c. $57^{\circ} 08'$ N. $11^{\circ} 23'$ E. er ombyttet med Vintersømærke.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2934. Danmark. Jylland W.-Kyst. Graadyb Barre WNW. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring, der ligger i 11 m Vand paa c. $55^{\circ} 27',_1$ N. $8^{\circ} 11',_4$ E., c. 2,₁ Sm 292° fra *Graadyb* hvide Tre-Kost, A, er afmærket med en Vragvager med 1 Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, udlagt henholdsvis 25 m og 75 m SW. for Skibsfartshindringen.

2935. Danmark. Jylland W.-Kyst. Graadyb. Lystønder inddraget. Vintersømærker udlagt.

Lystønderne *Fovrfeld* paa c. $55^{\circ} 29',_0$ N. $8^{\circ} 23',_6$ E. og *Sandodden* paa c. $55^{\circ} 27',_8$ N. $8^{\circ} 25',_5$ E. er ombyttet med Vintersømærker.

2936. Holland. Zeegat van Zieriksee. Oplysning om Grunde.

(U. f. s. Nr. 50/2589. Stockholm 1940.)

En Grund med 6 m Vand er fundet paa hver af nedennævnte Pladser:

a) $51^{\circ} 39' 05''$ N. $3^{\circ} 20' 40''$ E.

b) $51^{\circ} 39' 00''$ N. $3^{\circ} 21' 00''$ E., 0,₂ Sm S. for *Midden Steenbank* Lys- og Fløjtetønde.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2937. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bay Anduvning. Oplysning om Grunde.

(U. f. s. Nr. 50/2595. Stockholm 1940.)

Nedennævnte Grunde rapporteres:

a) En 9,₁ m Grund paa $36^{\circ} 59' 50''$ N. $75^{\circ} 50' 50''$ W.

b) En 10 m Grund paa $36^{\circ} 57' 30''$ N. $75^{\circ} 50' 00''$ W.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2938. Persiske Bugt. Shatt al Arab Anduvning. Shatt al Arab Fyrskib forandret. Taagesignal ophørt.

(U. f. s. Nr. 50/2605. Stockholm 1940.)

Shatt al Arab Fyrskib paa c. $29^{\circ} 36'$ N. $48^{\circ} 50'$ E. viser nu hvidt Et-Blink hver 10^s. Synsvidde: 10 Sm. Fyrskibet udsender ikke mere Taagesignal.

Ekstra-Tillæg.

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

2939. (T). Danmark Guldborg Sund S-lige Del. Afmærkning i Uorden paa Grund af Is.
Afmærkningen i *Guldborg Sund* S-lige Del er i Uorden paa Grund af Is.
c. 54° 40' N. 11° 52' E.
2940. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.
Paa Grund af Reparation af E.-Molens Hoved flyttes *Bogense Havn* Vinkelfyr paa 55° 34' 14" N. 10° 04' 48" E. midlertidigt c. 200 m ind paa den faste Havnemole. Paa den midlertidige Plads kan Fyret ikke benyttes som Ledefyr for Indsejlingen til *Bogense Havn*, men kun som Orientering for Fiskerne.
(Havnelods, Side 48. Fyr.-Fort. Nr. 415.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2941. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk. Havnearbejder iværksættes.
I nærmeste Fremtid iværksættes Opfyldnings-, Uddybnings- og Bolværksarbejder ved et nyt Staalværk paa 55° 57' (51") N. 12° 01' (20") E., c. 600 m SE. for *Frederiksværk* Havn. Uddybningsarbejderne fra Fjordens Sejlløb mod Land vil blive paabegyndt ved 6 m-Kurven, c. 1400 m SW. for Staalværkets projekterede Plads.
(Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 172. Havnelods, Side 72).
2942. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Lystbaadehavnen. Taagesignal i Uorden.
Sirenen paa Lystbaadehavnen E.-Moles Hoved paa 56° 10' (03") N. 10° 13' (41") E. er ude af Funktion. Den vil snarest atter blive bragt i Orden.