



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Tegn Deres Forsikringer i
SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6,
København K.

Telefon Central 9316
Tlgr.adr. Reassurance

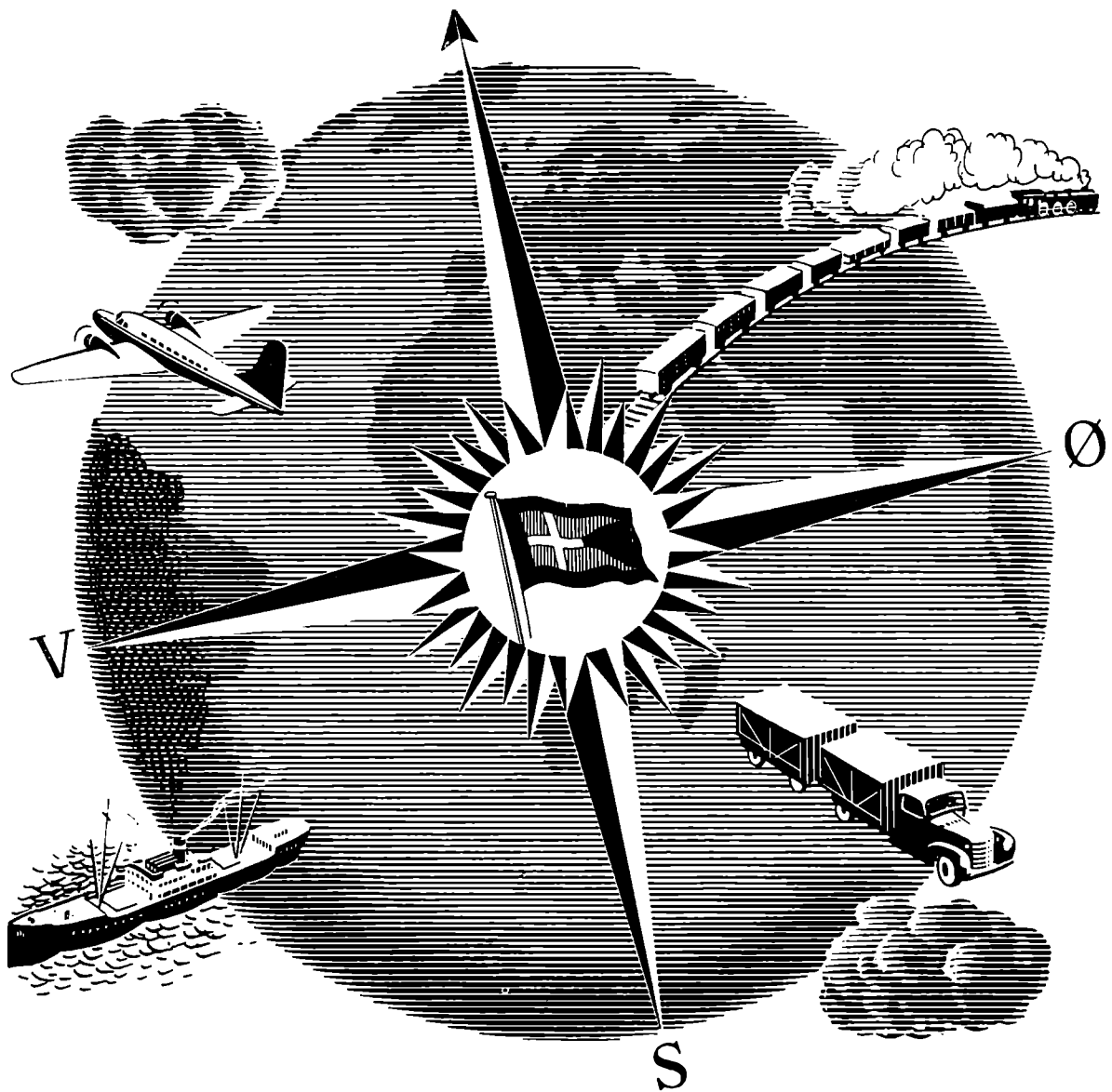


A/S **GRØN & WITZKE**
Assurance
Kongens Nytorv 6 Telefon C. 9316.



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa | A/S Rederiet Mathilde, Lemvig. |
| D/S »Activ«, 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«. |
| J. Asmussens Eft. | Navitas A/S. |
| 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 »Orion«. |
| A/S Christiansholms Fabriker. | D/S »Pacific«. |
| C. Clausen, Svendborg. | D/S »Phoenix«, Esbjerg. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dania«. | D/S »Progress«. |
| Danish American Gulf Oil Transport | Partrederiet s.s. Runø. |
| Co. A/S. | 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. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| Det Forenede Buggerselskab A/S. | Jens Toft A/S. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Torm«. |
| D/S »Hafnia«. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| D/S »Heimdal«. | Odense. |
| D/S »Holland«. | D/S »Trio«. |
| Rhederi M. Jepsen A/S., Aabenraa. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Jutlandia«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| D/S »Jyden«, Esbjerg. | D/S »Viking«. |
| Rederi A/S Kosmos. | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |



MED SKIB, BIL, FLYVER ELLER BANE SEND DERES VARER UNDER C. K. HANSEN'S FANE

Ved De, at vi har en verdensomspændende Organisation, som er rede til at tjene Dem? Vort Selskab, etableret 1856, er Skibsredere og -mæglere og tillige Kulfirma med Bunkers i København. Vi er Repræsentanter for de førende Skibslinier til og fra Danmark og er Havari- og Assuranceagenter. En Specialitet er Befragtning af udenlandsk Tonnage. — Vor Organisation paa-

tager sig Klarering og Tilsyn med Skibe og Transporter over alt i Landet, Spedition, Omladning og Grænseekspektion saavel som Transporter pr. Bane og Bil over hele Europa. Sidst, men ikke mindst, er vi i Færd med at opbygge en Verdensorganisation for Luftfragttrafik. Kort sagt, sig os, hvad De ønsker transporteret, og vi vil gøre det for Dem.



1856

C. K. HANSEN

SKIBSREDERE OG -MÆGLERE

INTERNATIONALE TRANSPORTER - SPEDITION

Amaliegade 35, København K
 Telefon Central: 72 (13 Linier) Røgstelefon: 13 (2 Linier)
 Telegramadresse: HANSEN

EGNE FILIALER I PADBORG OG KRUSAA

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

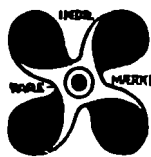
Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)
Rigstelefon 21**A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT***Nybygninger og Reparationer*

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

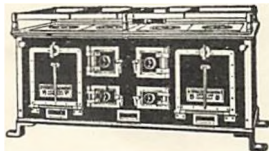
KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGEBrug
INTERNATIONAL
Skibsfarver

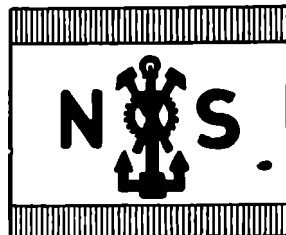
til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys & Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

S. A. THE ENGINEERING CO.*Skibsreparationer*10, Rue des Indes
Telegr.Adr.: EngineeringANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

NAKSKOV · DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinge for Skibe Indtil 520' Længde
Flydedok » » » 1450 Tons D.W.
Ophalerbedding » » » 800 » »
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

ATMOS VENTILER

CROMPTON ASKEOPHEJSNINGSANLÆG

ESCHER WYSS SKIBSSKRUER med vendbare Blade

EUREKA PUMPER

SMITH OLIEFYRINGSANLÆG

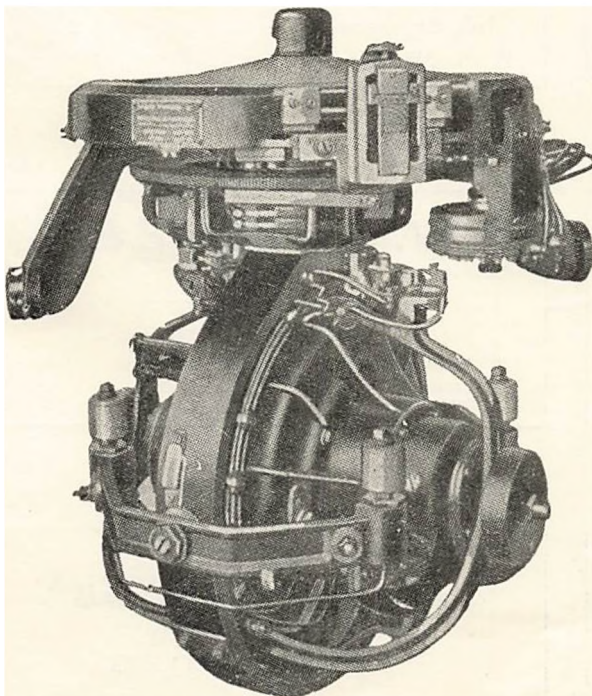
SV. DYHR

Øresundsvej 140

København S.

Telefon: C. 8901

Sjælen i Skibet



SPERRY !
KOMPASSET

Spar Tid!

Tid er Penge!

REPRÆSENTANTER:

SOPHUS BERENDSEN ^{A/S}

INGENIØR-AFDELINGEN

CENTRAL 8500 . STAT 186

KØBENHAVN V.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

NAKSKOV

ALFRED LARSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
ASSENS
TELGR.-ADR. „SHIPPING“.—STATS-TELF. 10.—TELF. 200.
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.
VED
HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER
NAKSKOV
TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“
RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 618

FAABORG

ODENSE

P. A. NIELSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG
Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 608

CHR. CLEMMENSEN
Grundlagt 1866
INDEHAVERE:
UFFE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler
KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler
ODENSE
Telf. 14 og 33
Rigstelefon 33
Telgr. Adr.: "Clemmensen"

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
TELEFON 418 TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

FRIIS & FREDERIKSEN
(H. RASK-PETERSEN)
STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER
ODENSE - BOGENSE
Tlf. 30 - 2 Lin. Tlf. Adr. Frlls
2830

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG
Lloyds Agent
TELEFON NO. 4. 601. TLGR. ADR. SCHULTZ

C. HOPPE & CO.
Partners:
C. Hoppe **ODENSE**
edsv. Skibsmægler Telefon: 988-688
Joh. Sørensen Telgr. Adr. Brokerhoppe
P. M. Michelsen

KOLDING

SVENDBORG

A. GJØRDING'S EFTF.
SVANE & GJØRDING
Statsautoriserede Skibsmæglere
KOLDING
BEFRAGTNING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG
Tlf: 25 (2 Lin.), 262 Telegr.-Adr. »Hude«
Stat 2. Svendborg
Privat 1030

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSFN
Statsautoriseret Skibsmægler
Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ nr. Mariager

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG
TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone»

Telefon Central 12057

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY

HYRE- & EFFEKTFORSIKRING

STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Viking

Kompasser

Viking

Loddemaskiner

Chronometre

Sekstanter

Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassretiere

Forlang *W.* Katalog

ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR

DANSK SØFART

GENSIDIGT FORBUND

AMALIEGADE 33

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af Skibsbesætninger

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW.

LEITH.

GRANTON.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR & MASKINFORRETNING

TOLDBODGADE 18

KJØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL { 13779
15779



TELEGRAM »JANBY«

Skibshjælpemaskiner og
Skibstilbehør fra førende
Specialfabrikker, bl. a.

Ankerspil
Armatuer
Brandalarmeringsanlæg
Centrifugalpumper
Dampmaskiner for Drift af
 Blæsere
 Dynamoer
 Kompressorer
Dampstempelpumper
Evaporatorer
Forhalingspil
Fødevandfilter
Fødevandforvarmere

Hangerknibere
Koøjer
Kulsyre-Ildslukningsanlæg
Lossespil
Maskintelegrafer
Oliefyringsanlæg
Pakdaaser
Propeller
Skibsvinduer
Slipapparater for Redningsbaade
Staalluger
Styremaskiner
Ventilatorer

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 1

FREDAG 3. JANUAR 1947

54. AARGANG

FRA AAR TIL AAR

Dønningerne fra det store, universelle Uvejr, der gennem seks lange, frygtelige Aar hærgede og martrede den hele Verden, havde endnu ikke, som saa mange inderligt havde haabet og ventet det, lagt sig, da det første, fulde Fredsaar ebbede ud i Kirkeklokkernes Kimen og Klemten Kloden over paa Skellet mellem 1946 og 1947. Trætheden fulgte i Aaret, der nu er svundet, som en naturlig Reaktion i næsten alle Nationer efter Krigstidens hekliske Indsats, som den altid vil gøre det og altid har gjort det. Man behøver jo blot at mindes Aarene umiddelbart efter den første Verdenskrig, der som 1946 stod i Strejkernes, Urolighedernes og Utilfredshedens Tegn. Verden er træt ovenpaa Krigstidens blodige Anstrengelser, og trætte Mænd og Kvinder vil altid være irritable og uvillige, ikke mindst da, naar det gaar op for dem, at mange af Krigstidens snærende Restriktioner ikke alene ikke bliver lettet, som ventet og haabet, men ofte endda yderligere strammes med Trusel om en skrapere Indsnævring af Livremmen i Dagene, der venter forude.

Ejendommeligt er det ogsaa at se, hvordan denne i og for sig forstaaelige Træthed ligesom faar Viljen til at ville vinde Freden, som den vandt Krigen, til at forsvinde — vel forøvrigt mest i de Lande og de Kredse, der led mindst under Krigen — og give Plads for en uproduktiv Jamren over de onde og slette Tider, øjensynligt fordi man glemmer det gamle, men evigt gyldige latinske Ord, der siger: *quales sumus, talia sunt tempora* — som vi er, er Tiderne ogsaa. Har man kun Blik for det mørke, det triste og det negative, er Tiderne ogsaa triste og mørke og negative, men har man paa den anden Side Øjet aabent for de lyse Sider, der altid vil kunne findes, har ogsaa Tiden, man lever i, noget godt at bringe.

Og det Aar 1946, der nu er Historie, havde da ogsaa mange lyse og forjættende Ting at bringe Menneskeheden, Ting, der peger fremad mod bedre Tider, om man blot vil lukke Øjnene op og se dem, og som lader en ane de svage Konturer af den nye Verden, der er ved at fødes under saa mange smertefulde Veer, og som i Faddergave fik Atlanterhavsdeklarationens skønne Gaver. Frihed for Savn og Frihed for Frygt.

Et af de mest fremtrædende Træk i Skibsfartens Historie i 1946 var Ophævelsen af UMA, hin saa berømte internationale Skibsfartsorganisation, der endte sin Tilværelse den 2. Marts 1946 efter velgjort Gerning, hvorefter det blev overladt hvert enkelt Land at oprette sin nationale Fragtkontrol, der imidlertid bl. a. her i Danmark fastsatte UMA-Raterne som Maksimalfragter. Det har utvivlsomt været en ret udbredt Antagelse, at Fragtraterne vilde falde efter UMAs Ophør, men dette skete kun i enkelte Tilfælde, og stort set holdt Markederne sig støt gennem hele Aaret.

Et andet Træk i Skibsfartens Historie i 1946 er Afholdelsen af de store Søfartskonferencer i København, Seattle og nu sidst i Washington, hvor saa mange af Skibsfartens brændende Problemer var til Debat, og hvor der blev truffet mange betydningsfulde Afgørelser, der dog først vil kunne udkrystallisere sig som blivende Resultater i Aaret, der netop nu er begyndt.

Mange af Konferenceforslagene vil sikkert møde strid Modvind paa deres Vej gennem de respektive Landes bestemmende Myndigheder — først og fremmest vil dette vel gælde Washington-Konferencens Forslag om Oprettelsen af en ny international Skibsfartsorganisation, fordi mange frygter, at dette Forslag vil give Tidens statsregulerende Tendens for megen Vind i Sejlene overfor Verdens mest frihedskrævende Erhverv, Skibsfarten.

Et af de mest brændende Spørgsmaal, der har beskæftiget Skibsfartskredse Verden over i 1946, har været Spørgsmaalet om Genrejsningen af de saa haardt ramte Handelsflaader. Ogsaa paa dette Omraade er der meget at kontere paa 1946's Kreditside. Overalt paa Verdens Værfter, naar lige undtages Tysklands og Japans tomme Beddinger, arbejdes der haardt og intensivt for at bøde paa de Saar, som Krigen slog. Ogsaa den danske Handelsflaade stod i Genrejsningens Tegn i det svundne Aar. Langsomt, men sikkert, blev dette for Landets Eksistens saa livsvigtige Erhvervsled atter bragt saa nogenlunde i Orden igen, og danske Skiibe kan paany i stigende Antal trække deres hvide Kølvanndsstriber gennem Klodens seven seas for at vinde det Terræn tilbage, der gik tabt i de fem lange Afspærringens Aar.

Det var imidlertid ikke blot udadtil, dansk Skibsfart viste Initiativ og Fremsyn, men ogsaa indadtil hos Nationen selv søgte den at vinde Gehør. Husvant plasker Dansken til Sos, synger Digteren som bekendt, men desværre maa disse saa ofte citerede Ord tages med et vist Forbehold, hvis man af dem vil uddrage den Slutning, at den danske Nation er særlig »seaminded«, for det er den egentlig ikke. Søen og Søens Kaar og Krav er ukendt Land for en altfor stor Del af Befolkningen, og selvom Krigsaarene utvivlsomt har belært den danske man in the street om den uhyre store Rolle, som Skibsfarten spiller for dansk Næringsliv, viser det sig jo ofte, at en saadan Belæring desværre meget hurtigt glemmes igen, naar Dagligdagen atter melder sig. Gryden maa stadig holdes i Kog, og det var sikkert et saare rigtigt Skaktræk, Foreningen til Søfartens Fremme gjorde, da den satte sin Propaganda for Søen ind i det nu svundne Aar gennem Film og Foredrag om Søens Mænd og deres Liv og Virke. Et Skridt videre kunde man imidlertid sikkert naa i denne Retning, om man efter engelsk, og vel ogsaa snart norsk, Mønster lod Skolerne Landet over »adoptere« hver sit Handelsskib for saaledes at stimulere Interessen for Skibsfartens Mænd hos den Ungdom, der er Landets Fremtid.

Med sine store Dyder og store Lyder, med sin Træthed og Tristhed og Usikkerhed paa saa mange Omraader var det nu svundne 1946 dog — og da ikke mindst for Skibsfarten — et Fremskridtets og Fremdriftens Aar, men vil denne Linie nu kunne holdes i det Aar, der netop har holdt sit Indtog? Om Udsigterne for 1947 skrev Skibsreder *Chr. Harhoff* fornylig: »Det er meget vanskeligt at trække Linierne for den fremtidige Udvikling op. Meget afhænger af den Skæbne, The United Nations Relief and Rehabili-

(Fortsættes Side 11).



Dansk Skibsfart 1946

Af Direktør for Dansk Dampskibsrederiforening

E. Maegaard.

Det første Kalenderaar efter Ophøret af den anden Verdenskrig er nu gaaet, og Udviklingen har paa mange Omraader været forskellig fra den, man havde ventet. Det forventede Prisfald er hidtil udeblevet, og der er endnu ikke sket en Tilbagevenden til Fredens Dage. Ligesom det synes at have lange Udsigter med den endelige Fredsslutning, trækker det ud med Ophævelsen af Krigstidens Kontrollforanstaltninger over for Skibsfarten. Ganske vist standsede den internationale Kontrol ved Ophøret af UMA-Perioden den 2. Marts, men den nationale Kontrol bestaar endnu. For Danmarks Vedkommende er Skibsfarten saaledes stadig underlagt Fragnævnets Kontrol, og selv om der er sket enkelte Lempelser, har Rederierne kun en meget begrænset Raadighedsret over deres Skibe. For at give Linierederierne Mulighed for at genaabne deres gamle Ruter, har Nævnet frigivet disse Rederiers Tonnage, men Hensyn til Landets Tilførsler af Raastoffer har gjort det nødvendigt vedblivende at kræve Fragnævnets Godkendelse af enhver Befragtning, ligesom Nævnet kan paalægge Rederierne at udføre visse Pligtrejser. Naar det tages i Betragtning, at mellem en Trediedel og Halvdelen af Landets Tilførsler af Kul skal hentes i U. S. A., kan det forstaaes, at Tonnagebehovet for Hjemførsel af Landets nødvendige Raastoffer er meget stort, og det er uhyre vanskeligt for Rederierne at faa deres Tonnage ind paa de gamle Markeder eller ind i de Farter, hvor Raterne m. v. er mest gunstige.

Indtil den 2. Marts sejlede danske Skibe til UMA Raterne, og der er Enighed om, at disse Rater i det store og hele gav en god Indsejling. Efter denne Tid sker Sejladsen for Transporter her til Landet til Fragnævnets Rater og ellers til det frie Markeds Priser. Hvad angaar Fragnævnets Rater, maa disse siges at være relativt gode, men de ligger dog væsentligt under de Rater, der betales i det frie Marked. For alle Rater gælder det, at de har ligget faste, og der har ikke været nogen større Tendens til Nedgang.

Strejke og anden Uro paa Arbejdsmarkedet ligesom Vanskelighederne ved Skibenes Reparation saavel herhjemme som i Udlandet har i visse Tilfælde forringet Driftsresultatet eller forlænget Skibenes Stilleliggen, men for Aaret som Helhed bliver der formentlig en god Margin mellem Driftsindtægter og -udgifter.

Disse sidste har dog ikke ligget fast eller er gaaet ned i det forløbne Aar, men for visse Posters Vedkommende er den Stigning, der skete i Krigens Aar, stadig fortsat. Dette gælder saaledes Udgifterne til Brændselolie, Bunkers, Vedligeholdelse, men dog især Hyreudgifterne. Ved de Overenskomstforhandlinger, der fandt Sted i Foraaret 1946 stillede Besætningerne me-

get store Krav om Forbedringer, og for ikke at standse Eksporten og Importen, saa Rederierne sig nødsaget til at bibeholde den Ordning med Hensyn til Indførelse af 3-skiftet Vagt i Skibe over 500 BRT, som de paa Regeringens indtrængende Henstilling var gaaet med til i 1945 som en midlertidig Foranstaltning. Herudover skete der en Forhøjelse af Grundhyrerne, Dyrtilstillægene og en Udvidelse af Fridagenes Antal m. v. En rimelig Forbedring af Besætningernes Kuar er i Rederiernes Interesse, men i Betragtning af, at Hyreudgifterne i danske Skibe er steget meget stærkt under Krigen og nu ligger paa et meget højt Niveau, sammenlignet med andre Søfartsnationers, er Udviklingen farlig for dansk Skibsfart. Det kan saaledes nævnes, at Hyreudgifterne for en Nord- og Østersøbaad bortset fra Krigstillæg siden 1938 er steget med 130—150 pCt., og allerede før Krigen betalte danske Skibe samme eller højere Hyre end Norge, Sverige, England m. v. For Øjeblikket, hvor Raterne er gode, synes det utidig Pessimisme at fremhæve disse Forhold, og det er jo ogsaa kun rimeligt, at Søfolkene nyder godt af de gode Konjunkturer, men naar disse engang vender, vil de høje Udgifter nødvendiggøre enten en Nedsættelse af Hyrerne, som erfaringsmæssigt altid er meget vanskelig at gennemføre uden samtidig at skabe Utilfredshed og Bitterhed, eller en Oplægning af Skibene. Assurancoudgifterne er til Gengæld faldet en Del, men Præmien i den danske Krigsforsikring ligger en Del over de Betingelser, hvortil Skibene kunde dækkes paa andre Markeder, og der synes, saafremt dette vedvarer, at være en Fare for, at den tvungne danske Krigsforsikring vil bevirke, at Rederierne ikke kan faa Fordelene ved at dække sine Forsikringer paa det billigste Marked.

Aarets formentlig gode Driftsresultat vil give Rederierne en kærkommen Mulighed for at hensætte Midler til Handelsflaadens Genopbygning. Dette Problem er Rederiernes vigtigste i de kommende Aar, og de finansielle Muligheder for Genopbygningen er ikke de bedste.

Erstatningerne for de udenfor Spærringen forliste Skibe er kun delvis afgjort for England, Kanada og U. S. A.'s Vedkommende, medens der endnu refterer at faa Spørgsmaalene afgjort med Frankrig, Sydafrika, Holland, Indien m. v.

Som Betaling for danske Skibes Sejlads samt for Tabet af Skibe under engelsk Flag, blev der i Efteraaret 1945 truffet Aftale med den britiske Regering om en samlet Ydelse paa 10 Mill. £. Hertil kommer dog yderligere et Beløb for Reparation af Skibene m. v., saaledes at der kan regnes med yderligere mellem $\frac{1}{2}$ —1 Mill. £. Resultatet af Forhandlingerne maa siges at være ret tilfredsstillende, men Erstatningerne for de forliste Skibe kan dog ikke dække Skibenes Krigskaskotakst pr. 9. April 1940. Det resterende Beløb skal derfor kræves fra den danske Krigsforsikring.

For Kanada og U. S. A. ligger Forholdene i saa Henseende lidt bedre. Den samlede Erstatning fra U. S. A. andrager mellem 26—30 Mill. \$, men ogsaa her er der for enkelte Skibes Vedkommende en Margin.

Hvad Resultatet af de endnu ikke førte Forhandlinger vil blive, staar hen i det uvisse, men selv om der opnaas tilsvarende Tal som fra England, maa det dog pointeres, at den højeste Erstatning, der i saa Tilfælde

kan opnaas, svarer til Krigskaskotaksten pr. 9. April 1940, og som bekendt er Nybygningspriserne steget stærkt siden da.

Selv om de finansielle Forhold for Forøgelsen af Tonnagen saaledes ikke tegner særligt lyse, har Rederierne allerede modtaget flere Nybygninger, har flere under Bygning og har sluttet Kontrakter om andre. De vanskelige Arbejdsforhold paa Værfterne herhjemme og i Udlandet i Forbindelse med de store Bestillinger gør det dog meget besværligt at faa Kontrakter med Værfterne om Nybygninger, ligesom de høje Byggepriser og Usikkerheden med Hensyn til Udviklingen bevirker, at Rederierne er tilbageholdende.

Et stort Byggeprogram er dog tilrettelagt. I Henhold til Lloyd's Registers Oplysninger om Skibsbygningen i Verden pr. 30. September d. A. var der saaledes paa danske Værfter 24 Skibe paa 86.000 BRT under Bygning for dansk Regning, og paa samme Tidspunkt var der paa engelske Værfter 4 Skibe paa 4300 BRT under Bygning til danske Rederier eller ialt 28 Skibe paa godt 90.000 BRT.

Dette gælder det igangværende Byggeri, men desuden har Rederierne sluttet Kontrakter om Bygning af et Antal Skibe. Man har ikke nogen talmæssig Opførelse herover, men det drejer sig om ganske betydelige Ordre.

Endelig er der fra Værfterne indtil Midten af Oktober afleveret 3 Dampskibe paa ca. 8200 BRT, 3 Motorskibe paa ca. 14.000 BRT og 1 Motorsejler paa 200 BRT eller ialt 7 Skibe paa godt 23.000 BRT.

De afleverede Dampskibe er alle Enhedsskibe, de saakaldte *Hansaskibe*, som efter Pres fra tysk Side blev sat igang i 1942, og som skulde bygges henholdsvis for dansk og tysk Regning. Oprindeligt gik Planen ud paa at bygge 37 Skibe, heraf 4 Dampere paa 3.000 TDW, 30 Dampere paa 5.000 TDW og 3 Dampere paa 9.000 TDW. Af Skibene skulde 18 bygges for dansk Regning, nemlig 2 paa 3.000 TDW og 16 paa 5.000 TDW. Til Overtagelse af de danske Skibe stiftedes et »Statsrederi«, Aktieselskabet af 6. Februar 1943, men det var ikke Selskabets Mening selv at administrere Skibene, derimod vilde man overlade Administrationen til danske Rederier.

Arbejdet med dette Byggeprograms Fuldførelse gik med Forsæt meget trevnt og ikke efter Planen. Ved Kapitulationen var der kun afleveret 2 Skibe til Tyskerne og 2 til ovennævnte Aktieselskab. Desuden havde Tyskerne paa Grund af Frygt for Sabotage slæbt 3 ikke færdigbyggede Skibe bort fra Værfterne og beslaglagt 1 for dansk Regning bygget Skib, der heller ikke var færdigbygget.

Af de øvrige 29 Skibe var Kontrakten inden Kapitulationen hævet for 7, medens de resterende 22 var paa forskellige Stadier af Fuldførelse. Hvad der efter Kapitulationen skulde ske med disse Skibe, var en Overgang meget uvist. De for tysk Regning igangværende Nybygninger tilfaldt de Allierede, men efter Forhandling blev de overladt til den danske Stat til Vurderingspris. De danske Skibe skulde kun fuldføres, saafremt der kunde findes Købere til dem.

I Løbet af 1945 og 1946 lykkedes det at afhænde alle Skibene, hovedsageligt til danske Rederier, men nogle enkelte blev dog solgt til udenlandske Rederier. Prisen for Skibene varierede en Del, men i alle Tilfælde laa de under Byggeprisen. I de store Baade paa 9.000 TDW er det Køberens Hensigt at erstatte den paatrængte Dampmaskine med en Dieselmotor for paa denne Maade at gøre Skibene mere konkurrencedygtige.

Foruden dette Tonnagetilskud modtog den danske Stat ved Fordelingen af den tidligere tyske Tonnage Løfte om at faa overladt ca. 15.000 BRT Handelsskibe. Efter den foreløbige Plan vil man faa nogle Damp- og Motorskibe paa mellem 1.000—2.000 BRT samt et Antal Motorsejlere. Det er Statens Hensigt at sælge disse

Skibe til danske Rederier, men endnu har man kun modtaget nogle enkelte Skibe, og disse er foreløbig overdraget til danske Rederier til Administration.

Ved Indkøb fra Udlandet er Tonnagen vokset med 4 Dampskibe paa 5.500 BRT og 14 Motorsejlere paa ca. 2.000 BRT eller ialt 18 Skibe paa 7.500 BRT.

Den samlede Tilvækst i Løbet af Perioden indtil Udgangen af Oktober 1946 udgør saaledes 25 Skibe paa 30.000 BRT.

Ved Forlis, Salg m.v. er Flaaden imidlertid formindsket med 8 Skibe paa ca. 5.900 BRT, og den egentlige danske Handelsflaade paa 100 BRT og derved over omfattede ved Udgangen af Oktober 1946 407 Skibe paa 752.000 BRT eller en Stigning i Forhold til Bestanden pr. 1.1.1946 paa 17 Skibe og 24.000 BRT eller 3 pCt.

Som allerede fremhævet er et relativt stort Byggeprogram planlagt og igang, men der vil gaa adskillig Tid, inden Flaaden naar op paa sin Førkrigstonnage, der udgjorde 558 Skibe paa 1,1 Mill. BRT. Naar her til kommer, at Gennemsnitsalderen for de eksisterende Skibe nu udgør ca. 24 Aar, kan det forstaaes, at der udover at dække Krigens Tab forestaar en stor og kostbar Fornylse af en eksisterende Flaade.

Fremtiden stiller saaledes store Krav til Erhvervets Udøvere, og selv om det er at haabe, at 1947 ogsaa vil blive et godt Aar for Skibsfarten, maa det i denne Forbindelse ikke overses, at der for Øjeblikket i alle Verdens Søfartsnationer foregaar et Skibsbyggeri, der langt overstiger det, man hidtil har kendt, og med en saadan Tonnageforøgelse vil det blive svært at opretholde det nuværende Fragniveau.

De nybyggede Skibe er mere effektive end de gamle, og kun ved en Forøgelse af Verdenshandelen er der Mulighed for, at Efterspørgslen vil svare til Udbudet.

FRA AAR TIL AAR

Forsat fra Side 9.

tation Association faar. Dette Velgørenhedsselskab, der bringer Hjælp til de ødelagte Lande over hele Kloden, beskæftiger Millioner af Arbejdere og megen Tonnage. Dets Arbejde skulde efter Planen ophøre med Udgangen af 1946, men der er stærke Kræfter i Gang for at skaffe det en Afløser. Af andre Spørgsmaal, der har Betydning for Udviklingen, kan nævnes Englands uløste Kulproblem og last but not least den amerikanske Konkurrence, der kan ventes, naar Verdensfragtmarkederne igen er frie.

»Tilbage til de frie Markeder« er vel det Ønske, de fleste nærer ved Aarsskiftet mellem 1946 og 1947, men der er utvivlsomt et godt Stykke Vej endnu, inden dette hede Ønske kan blive realiseret. Et uhyre Genrejsnings og Genophygningens Arbejde venter Menneskeheden, for dette Maal er i Sigte. Først og fremmest maa vel Tyskland bringes saa nogenlunde paa Fode igen, for saalænge dette store Rige ligger som et økonomisk og merkantilt Tomrum, vil den for Handelen og Omsætningen nødvendige Balance ikke kunne naas, men vil dette kunne ske allerede i 1947? Næppe, men man vil sikkert være naaet et godt Stykke Vej fremad, inden Nytaarsklokkerne paany kimer og klemter Kloden over, et godt Stykke Vej frem mod den frie, nye Verden, der bygger paa de Idealer, som den afdøde Præsident Franklin D. Roosevelt hyldede i disse Ord: »Jeg tror paa det frie Initiativ — jeg har altid troet paa det. Jeg tror paa Fortjenestens Betydning i Produktionssystemet — det har jeg altid troet. Jeg tror, at Privatinitiativet kan give vort Folk fuld Beskæftigelse. Jeg tror paa Nyttens af rig Belønning for Dygtighed og Vilje til at tage en Risiko. Vi maa afskaffe Produktions- og Priskontrol, saa snart de ikke længere behøves, og opmuntre Privatinitiativet til at producere i stadigt voksende Omfang i fri og aaben Konkurrence.«

Nytaarsbetragtninger

1946—47

Af Ove Nielsen,

Chef for Handelsministeriets Søfartsafdeling.



Med store Forhaabninger om Fremgang og Genopbygning gik vi ind i 1946 og har nu forladt det gamle Aar med en Smule Skuffelse over, at Forventningerne langt fra blev opfyldt. Maaske var Vanskelighederne større end vi havde forudset, og maaske var det Samarbejde og Sammenhold, der er nødvendigt for at give det helt gode Resultat, ikke af samme Karat som i Aarene under Danmarks Besættelse. Iøvrigt kan vel en Del af Skylden tilskrives den Omstændighed, at det ikke er os selv der alene bestemmer Kurs og Fart. Men selv om Aaret, der gik, skuffede, skal det dog erkendes, at der opnaaedes mange og gode Resultater.

De internationale Forbindelser, der blev brudt under Krigen, er i stor Udstrækning blevet knyttet igen, og nye er blevet skabt. Det internationale Samarbejde paa Skibsfartens Omraade har vel været mere omfattende end noget tidligere Aar. To store og vigtige Konferencer markerer denne internationale Virksomhed, den første i Seattle i Juni, hvor de Søfarendes sociale Forhold var til anden og sidste Behandling med det Resultat, at Konferencen vedtog ikke mindre end 9 Konventioner og en Række Rekommandationer og Resolutioner. Resultaterne fra denne Konference bedømmes meget forskelligt, men de fleste kan vist samstemme i, at dersom Konferencens Dagsorden havde været noget mindre, vilde Resultaterne have været bedre. Den anden Konference holdtes ogsaa i U. S. A., nemlig i Washington D. C. i Slutningen af Oktober, hvor Regeringsrepræsentanter fra de Lande, der var tilsluttet *United Maritime Consultative Council* afviklede denne Organisation og skabte Grundlaget for en ny international Organisation til Behandling af Skibsfartsspørgsmaal — fortrinsvis de tekniske. De endelige Resultater fra begge disse Konferencer vil først vise sig i den kommende Tid, naar de har været til nærmere Behandling i de respektive Lande.

Den danske Handelsflaade begyndte i 1946 langsomt at vokse igen efter de haarde Tab, den led under Krigen. Adskillige Skibe er indkøbt fra Udlandet, fortrinsvis mindre Skibe til den hjemlige Trafik, men ved Aarets Slutning arbejdedes der stærkt paa Indkøb ogsaa af større Skibe, saaledes at vi forhaabentlig i det kommende Aar kan imødesee en betragtelig Tonnageforøgelse. Ikke alt det indkøbte Skibsmateriel kan siges at være lige velegnet til vore Formaal, og Tonnagens Effektivitet forringes ved Vanskeligheden ved at skaffe Officersbesætninger og — hvad Nærtrafikken angaar — ved den stadig herskende Minefare i de danske Farvande, en Risiko, som mange vist havde haabet vilde være afviklet i Aaret, der gik; Forventningerne herom kan imidlertid næppe siges at være berettiget, al den Stund man fra de sømilitære Myndigheders Side stadig har hævdet, at der trods ihærdig Minestrykning med alt til Raadighed staaende Materiel nødvendigvis maa gaa en Aarrække, før Mine-riskoen kan siges at være bragt ned til et Minimum.

Aarets sidste Maaned viste ogsaa Tegn paa Aktivitet paa Søfartens Omraade, bl. a. derved, at interesserede Søfartsorganisationer af Handelsministeriet fik Indbydelse til at lade sig repræsentere i to Kommissioner, hvoraf den ene skal behandle Spørgsmaal om Sø-

mandsuddannelsen og foretage en længe tiltrængt Revision af Søneringsloven og af Lovene om Navigationsundervisning og om Maskinistundervisningen, medens den anden Kommission skal behandle Spørgsmaal om Foranstaltninger til Fremme af Søfolks Velfærd under Ophold i Havn. I samme Maaned præsenteredes for Offentligheden den første Søfarts-Kortfilm »Du Danskes Vej —«, der er blevet til paa Initiativ af Foreningen til Søfartens Fremme som et første Led i denne Forenings Bestræbelse paa at sprede Oplysning om Skibsfartens samfundsmæssige Betydning. Endelig indløb Rapporten om Statens Skoleskib *Danmarks Besøg i Seattle i Julen*, hvor Skibet har faaet en begejstret Modtagelse og forhaabentlig har medvirket til at knytte nye og konsolidere gamle Forbindelser til Stillehavskysten.

De Opgaver, der ligger forude, kan næppe siges at være mindre end dem, Skibsfarten stillede overfor i 1946. I Aaret, der kommer, kan vi foreløbig skimte i hvert Fald fire store internationale Konferencer, som er af største Betydning for Søfartserhvervet. Konventionen om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen skal underkastes Revisionsbehandling paa en Konference i London; de internationale Radiospørgsmaal, hvori Skibsfarten som bekendt er stærkt interesseret, skal behandles paa i hvert Fald to Konferencer, der begynder henholdsvis 15. Maj og 1. Juli, antagelig i U. S. A.; og endelig skal der søges tilvejebragt en Konvention om den internationale Skibsfartsorganisation, hvortil Grundlaget blev lagt i Washington D.C. i Oktober 1946. Forberedelserne til og Deltagelsen i disse Konferencer vil kræve et betydeligt Arbejde af alle interesserede Institutioner og Organisationer; for Danmarks Vedkommende vil en væsentlig Del af dette Arbejde sikkert komme til at foregaa i Forstaaelse med de tilsvarende Organisationer i de andre nordiske Lande.

Aaret 1947 er allerede blevet døbt »Spæreaaret«, og naturligvis maa vi spare, det er baade sundt og nødvendigt, men det er ikke tilstrækkeligt, da man nu engang ikke kan leve af blot at spare. I Aaret, der kommer, vil der maaske mere end nogensinde før blive Brug for Initiativ og Handlekraft, parret med Dristighed og Fremsynethed. Der maa arbejdes paa langt Sigt. Men der maa først og fremmest *arbejdes*. I Erkendelse af at »de gode gamle Dage kommer aldrig mer tilbage« vil det være nødvendigt at sende unge raske Mænd ud i Verden for at fange den ny Tids Tanker og lære den ny Tids Metoder; dette gælder naturligvis i højere Grad for andre Erhverv end Skibsfarten, der som Følge af sin internationale Karakter altid vil være underrettet om det, der er Brug for at vide. Men der er paa alle Omraader Brug for at lære, og den Valuta, der gives ud til dette Formaal,

Dansk Skibsbygning i 1946

Af Direktør for Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri *H. P. Christensen.*

De Danske Skibsværfters Arbejde har i 1946 i overvejende Grad været præget af de meget omfattende Reparations- og Ombygningsarbejder, der er udført paa de danske Skibe, som er kommet hjem efter i Krigsaarene at have sejlet i allieret Tjeneste. Nybygningsvirksomheden har kun været meget begrænset sammenlignet med Aarene før Krigen baade paa Grund af manglende Arbejdskraft og som Følge af den stærkt forsinkede Fremkomst af de Materialer, der er bestilt i Udlandet, særlig i England og Amerika. Manglen paa Arbejdskraft har gjort sig særlig stærkt gældende indenfor Skibsværfterne, og trods Værfternes omfattende Arbejdsprogram, som sikrer Arbejde en lang Periode fremover, og hvis hurtige Gennemførelse er af saa stor Betydning for Genopbygningen af den danske Handelsflaade og for Opretholdelsen af Forbindelsen med de udenlandske Rederier, har Arbejdsstyrken endnu ikke kunnet bringes op til samme Størrelse som før Krigen trods Værfternes energiske Bestræbelser herfor.

Der er efter Krigen opstaaet en Række mindre Virksomheder, som beslaglægger en betydelig Arbejdskraft og gør det vanskeligt for Skibsværfterne at genvinde deres fulde Kapacitet, men der har dog i den sidste Tid været nogen Fremgang i Arbejdsstyrken.

Nybygningsarbejdet har særlig bestaaet i Færdiggørelse af tidligere paabegyndte Skibe, og der er afleveret Skibe med en Bruttotonnage paa omkring 50,000 Bruttotons, hvilket kun er $\frac{1}{3}$ af den Tonnage, Værfterne aarligt byggede før Krigen. Vanskelighederne ved Gennemførelse af Nybygningerne skyldes foruden Manglen paa Arbejdskraft og den stærkt forsinkede Fremkomst af Staalmaterialer, at det har været næsten umuligt at fremskaffe Hjælpemaskineri og Udrustning til Skibene. I særlig Grad gælder dette elektrisk Materiel, der overalt i Verden i Dag synes at danne »bottleneck« for Leveringen af Skibe, og denne Vanskelighed er herhjemme blevet stærkt forøget ved den store Brand paa Kabelfabrikkerne fornylig.

Værfterne har ved Aarets Udgang endnu et meget omfattende Reparationsprogram, som det er af stor Betydning hurtigt at søge gennemført, for at Skibene under de herskende gode Fragtforhold snarest kan komme ud at sejle og hjemføre Valuta til Landet. Man maa imidlertid vente, at de store Reparationsarbejder i Løbet af Aaret vil blive afviklet, saaledes at man kommer tilbage til mere normale Reparationsforhold, og større Kraft kan sættes ind paa Nybygningsvirksomheden.

De danske Skibsværfter har alle et meget omfattende Nybygningsprogram, og flere af Værfterne er dækket med Ordre helt til 1951.

Færdiggørelsen af Ordrene vil dog i høj Grad være afhængig af Fremskaffelsen af Staalmaterialer og Udrustning, herunder særlig elektrisk Materiel.

Paa det tekniske Omraade har Værfterne i det Omfang, det har været muligt, søgt at forbedre og modernisere deres Anlæg, hvilket i særlig Grad gælder den elektriske Svejsning, idet man alene af Hensyn til Manglen paa øvede Nittere er nødt til at anvende elektrisk Svejsning i større Udstrækning end tidligere.

Paa Skibsmaskineriets Omraade er Udviklingen stærkt paavirket af den Ændring i Prisrelationen mellem Olie og Kul, som er indtraadt efter Krigen. Den relativt billigere Oliepris gør Anvendelsen af Olie i Dieselskibe særlig fordelagtig, men ogsaa for Dampskibes Vedkommende er man i mange Tilfælde gaaet over fra Kul til Oliefyring, og de fleste Dampskibe



bygges idag, saaledes at de let kan skifte over fra Kul- til Oliefyring.

Det Forsknings- og Forsøgsarbejde, der i de sidste Aar er udført særlig i Amerika, England og Schweiz for at udvikle Forbrændingsturbinen og gøre denne anvendelig som Skibsmaskine, er ogsaa optaget herhjemme, og man maa forvente, at Forbrændingsturbinen i Løbet af de nærmeste Aar forsøgsvis vil komme til Anvendelse som Skibsmaskine.

De danske Skibsværfter gaar ind i 1947 med et omfattende Arbejdsprogram saavel for Reparationer som Nybygninger, og under Hensyn til den store Betydning, Skibsbygningen har for den danske Skibsfart og for Landet som Eksporterhverv, bør alle Kræfter forenes om at søge de nødvendige Materialer til Skibsbygningen fremskaffet og Manglen paa Arbejdskraft for denne vigtige Industri afhjulpet, saaledes at dansk Skibsbygning kan yde sit væsentlige Bidrag til Oparbejdning af dansk Økonomi.

vil i det lange Løb sikkert vise sig at være vel anvendt.

Hvad enten man tænker paa hele Landets, eller mere specielt paa Skibsfartens Genopbygning, da er det udenfor al Tvivl, at de bedste Resultater naas ved at løfte i Flok. For Skibsfarten er det af særlig Betydning at faa hele den danske Befolknings Støtte i Arbejdet; men for at dette kan opnaas, maa Befolkningen gøres mere *shipping-minded* end Tilfældet hidtil har været, og der maa skabes en stærk Opinion til

Støtte for Erhvervet — baade ude i Landet og paa Rigsdagen. Derfor bør det Oplysningsarbejde, Foreningen til Søfartens Fremme har paabegyndt, nyde Støtte fra alle interesserede Kredse.

Saa gaar vi ind i »Spareaaret« — eller lad os hellere kalde det »Arbejdsaaret« 1947; som Motto for Aaret kan passende benyttes de Ord, Føreren af Statskoleskibet *Danmark*, Kapt. *Knud L. Hansen* siger til sine Elever i Filmen »Du Danskes Vej —«:

»Vi skal spytte i Naverne og ta' fat!«

Københavns Havn 1946

Af Havnedirektor *Mogens Blach*.

Skønt Udviklingen af Trafikken paa Københavns Havn i sidste Halvdel af 1945 kunde berettigede en god Del Optimisme, er Forventningerne dog blevet betydeligt overtrufne i Aaret 1946, idet 15,558 Skibe paa ialt 5,096,702 Net. Reg. Tons anløb Havnen i Aarets første 11 Maaneder, saaledes at det samlede anslaaede Antal for hele Aaret vil komme op paa ca. 17,000 Skibe paa ca. 5,600,000 Net. Reg. Tons.

Opgivelser angaaende den behandlede Godsmængde er kun tilgængelige for de første otte Maaneder af Aaret og viser en ind- og udladet Godsmængde paa 3,472,103 Tons, hvilket vil give et samlet Resultat for hele Aaret paa ca. 5,500,000 Tons.

Tallene er forøvrigt som følger:

1) Skibstrafikken.

Maaned	Antal Skibe		Netto Reg. Tonnage	
	1945	1946	1945	1946
Januar	558	1,008	145,646	380,182
Februar	420	1,027	76,985	376,761
Marts	562	1,215	84,632	457,672
April	644	1,211	69,481	425,649
Maj	562	1,306	63,741	366,516
Juni	732	1,463	93,054	462,391
Juli	1,022	1,796	159,715	566,661
August	1,055	1,612	201,126	543,977
September	1,150	1,734	177,788	560,099
Oktober	1,274	1,721	197,677	472,503
November	1,194	1,465	246,574	484,291
December	1,071	ca. 1,500	330,443	ca. 500,000
Ialt	10,244	ca. 17,000	1,846,862	ca. 5,600,000

2) Godstrafikken.

Januar	349,254
Februar	354,929
Marts	474,919
April	485,579
Maj	370,385
Juni	381,949
Juli	482,234
August	572,854

Ialt 3,472,103

Skibstrafikken i 1946 repræsenterer 72 pCt. og Godsmængden 83½ pCt. af de tilsvarende Tal for 1939, hvad der vil sige, at Skibsrummet har været udnyttet 13 pCt. bedre end i 1939.

Som i alle andre befriede Lande har en stor Import været nødvendig, hvad der forklarer den stærke Stigning i Trafikken i den første Tid efter Vaabenstilstanden.

Strejkerne i April og Maj 1946 har i Forbindelse med de skarpe Restriktioner lagt en Dæmper paa Udviklingen, og den ringe Tømmerimport har gjort den normale Højtrafik i Juli og August mindre fremtrædende.

Til Trods herfor har der dog været stadige Fremskridt, og Stigningen i Trafikken i den sidste Halvdel af 1946 maa anses for at være tilfredsstillende.

Det er imidlertid vanskeligt at spaa om Havnens Fremtidsudsigter i det nye Aar.

Den danske Regerings nye og skarpere Importbegrænsningspolitik vil ganske utvivlsomt paavirke Trafikken, men da de allerede udstedte Importbevillinger først kan forventes udnyttede efter nogle Maaneders Forløb, er det sandsynligt, at de nye Restriktioner kun i ringe Grad vil kunne paavirke Trafiktallene i de første 4—5 Maaneder.



Da man imidlertid samtidig søger at fremme Eksporten, er der dog en vis Chance for, at Havnen kan beholde sin status quo, ikke mindst da hvis den danske Industri, hvis Hovedcenter er København, kan faa tilstrækkelige Raamaterialer og Halvfabrikata til at kunne præstere en rimelig Eksport.

Hertil kommer ogsaa, at den Interesse, som overseaske Firmaer nu viser Københavns Havn, vil forøge dennes Muligheder i Aaret, der kommer. Den Trafik, der tidligere gik over Hamborg og Bremen, maa nu gaa over et andet Fordelingscenter, og det gælder da om at finde et nyt Sted, der kan passe til dette Formaal.

Da nu Københavns Havn, bortset fra sin fortrinlige geografiske Beliggenhed, har den største Frihavn paa disse Breddegrader, tidssvarende Havneinstallationer, en førsteklases Organisation, lave Havnepenge og andre Omkostninger, maa Havnen anses for at være det mest formaalstjenlige og anvendelige Sted som Fordelingscenter for Nordeuropa.

Hertil kommer, at Havnens Myndigheder har planlagt betydelige Arbejder for at forbedre Havnens Last- og Losseinstallationer til Letning af baade Lokal- og Transittrafik.

I Frihavnen er der saaledes paabegyndt Opførelsen af et 4-Etages Pakhus med et Gulvareal paa 18,000 m². Dette Pakhus vil blive betjent af 8 Kraner, der allerede er blevet bestilt hos Stothert & Pitt, Ltd. En stor Del af de allerede eksisterende Kraner er blevet moderniserede, og andre vil blive det, medens der er blevet bestilt nye Kraner til andre Steder i Frihavnen m. m.

Ved Nordre Toldbod er der blevet bygget et nyt Vareskur med 2300 m² Gulvareal, og Toldvæsenet er ved at modernisere og forbedre sin Station paa Søndre Toldbod.

Nye Kajer er endvidere under Bygning, hvorved der vil indvindes megen værdifuld Plads i Havnen.

Alle disse Forbedringer vil sætte Havnen i Stand til at drage Nytte af de eksisterende Muligheder for at øge Trafikken, og sigter specielt mod at kunne give Kunderne en endnu bedre Service og tillade hurtigere Lastning og Losning.

Københavns Havnemyndigheder ser det som sin fornemste Pligt altid at sørge for, at Havnen vil kunne være et Hestehoved foran de Krav, som Handedelen og Skibsfarten kan tænkes at ville stille den.

Hønen, som ikke bør plukkes

Af Skibsmægler V. From Bartrumsen.

Nytaar er Balancepunktet i en Vægtstang. Vægtens ene Skaal er belastet med det gamle Aars Med- og Modgang; den anden rummer al det, vore Idéer og Beregninger faar os til at imødesee, medens det nye Aar løber.

Lad nu kun Skaalene indtage saa skæv en Balance, de vil; helt galt tyder det ikke, dersom man i det nye Aars Skaal kan lægge ét bestemt vitaminrigt Præparat, nemlig det Haab, som bekræfter, at man er oplagt til at ville møde Tidens forskellige Vilkaar med al den Udholdenhed og Styrke, man kan opdrive.

Det betyder, at Selvopholdelsesdriften ikke er stakels og betrængt, men sund og uden Ormehuller. Den, der er saaledes udstyret, har de bedste Betingelser for at placere sig pænt paa Valpladsen, og saa er Livet ikke kedeligt, selv ikke i trange Situationer.

Enhver har sin Ønskedrøm og ønsker den realiseret. Desværre er Nutidens Art ikke saaledes, at man paa Forhaand kan kortlægge Kursen imod et Maal, som ligger fremme i Tiden. I Dag er vi uden Kendskab til de ydre Forhold, Fremtidens Arbejde skal indordne sig under. Menneskeverdenens Gang er gjort til Genstand for uberegnelige Luner, som vægtfuldt vil kunne diktere Betingelser af saa forskellig Natur, at Eventualiteterne tør siges at fylde en bredere Skala, end det er hyggeligt at tænke paa.

Vi kender kun Øjeblikkets Vilkaar, som viser os, at Danmark ejer en reduceret Handelsflaade, der sejler med høje Omkostninger og maa underkaste sig ekstraordinære Statsindgreb. Og om hvornaar denne Tingenes Tilstand skal bedres eller forringes er noget, man kan kigge i Kaffeegrumset efter.

En Ting er beholdt intakt fra de forrige Tider og bør som glædelig Realitet ikke forties. Det er Redernes Beredthed til uanset Verdensvejrets skiftende Faser at hævde dansk Skibsfarts Trivsel. Viljen dertil parret med fuldbefarne Folks Dygtighed giver Udsigt til, at de Lyspunkter, der kan tænkes at ville vise sig, udnyttes til sidste Funke til Gunst for Betingelserne for at kunne staa mulige onde Mellemspill igennem.

Enhver Dansker har faaet at vide, at Nutidens aktuelle Problem er den Eksportforøgelse, som skal aabne for en rigeligere Tilgang af udenlandsk Valuta. I Forbindelse hermed bør man understrege den værdifulde Sandhed, at Handelflaadens Indsats meget virkningsfuldt kan supplere Eksportens eftertragtede Resultater. Den Optimisme, som til Trods for alle oplevede Skuffelser og al bibragt Modgang ikke bør tillades at afgaa ved Døden, maa udholdende arbejde hen til at uddybe Statsmagtens Forstaaelse af den nævnte Kendsgerning, saa Staten ser et fornuftigt og lønnende Maal i at give Søfarten Vilkaar, der tillader og beforder, at den friere og friere kan udfolde sig til at blive Nationens fuldt ydedygtige Aktiv.

De danske Redere har aldrig sværmet for Tanken om Tilskud fra Staten i nogen Form, men foretrækker Frihed til at klare sig selv. Uheldigvis har man stærkt hemmet denne Frihed ved at gøre Skibsfarten til Genstand for statslige Krav og Paalæg, dels i Form af Anordninger, hvis Stramhed i Forhold til andre søfarende Staters kan kaldes skærpede, dels som Skattebyrder, der har bremset Mulighederne for Tonnagens Fornyelse og Udvidelse. — Skibsfarten er en æglæggende Høne; gennem Røgt og Pleje af Dyret kan dets



Æg gøres til Guldæg. Naar en Høne bliver plukket og paa anden Vis føler Velfærdsforringelser, gaar det ud over Æglægningen. Det vil ethvert sundt skønnende Menneske med nogenlunde Lethed være istand til at indse. Sværere er det at fatte, at Statens Evne til at fatte praktiske Beslutninger saa øjensynligt falder igennem, naar den sammenlignes med en Husmandskones Dispositioner.

Vor Handelsflaade er mindre, end den burde være. Det begyndte med, at Statsmagten gennem Krav om mere og mere Skat hindrede Opsparing af Kapital til en helt naturlig Udvidelse i Retning af Nybygninger og Køb af nye Skibe, og da saa Krigen kom med den store Nedslagning af Skibe, førtes vi ind paa en endnu hurtigere Vej mod Mindestemalet.

Saa sandt, som en fuldt udbygget Handelsflaade tjener Nationen bedre end en decimeret, vil det være paakrævet Gavns Gerning af Staten at give Rederierne Frihed til det frugtbringende Arbejde, det er at genvinde saa meget som muligt af det tabte — og saa snart som muligt.

Samfundet er bragt ned i en Bølgedal, og ethvert brugeligt Middel til Befordring af Opgang maa bringes i Anvendelse. I den Forbindelse er Skibsfarten et nærliggende Objekt, ja, et Objekt af indlysende Rigtighed. Gør Vejen aaben til at skaffe os en Handelsflaade af fornøden Størrelse, en Flaade, der kan skaffe os øget Tilgang af de Subsidier, den mellemrigske Handel ikke kan undvære.

Og det maa være givet, at Skibsfarten netop er et Felt, hvis Trivsel lykkes bedst i Hænderne paa det private Initiativ, hvis Styrke det er ikke at lade Chancerne visne. — Statsinitiativ er af en mindre Grad af Beredthed og Beslutningsdygtighed, hvad der vel kan skyldes Maskineriets udviklede Leddeling i Forbindelse med krævede Formaliteters Mangfoldighed. Og saa betyder det vel ogsaa noget, at Rederiernes Velfærd hænger sammen med en betimelig Indsats af kyndige Dispositioner, hvorimod Statens Embedsmænds Velfærd ligger nogenlunde fast i alle Tilfælde. Menneskers forskellige Placering bevirker en forskellig Fornemmelse af de Sporer, der kan sætte Farten op, naar Fart lønner sig. Eksempelvis har man bemærket, at Esbjerg Havn har savnet Sporerne. —

Naar »Dansk Søfarts Tidende«s Læsere denne Gang ønskes et godt og glædeligt Nytaar, vil Ønskerne Opfyldelse faa de bedst tænkelige Muligheder, dersom 1947 bringer den danske Handelsflaade i Kontakt med den stærkt efterlyste Makker, som hedder Statens Realitetssans.

Altsaa: Glædeligt Nytaar!

Fragtmarkedet 1946

Det er ganske vist halvandet Aar siden Krigen op-hørte, men det Ønske vi gav Udtryk for i vor sidste Nytaarsoversigt, nemlig at Aaret 1946 vilde bringe os nærmere til de Forhold, som vi kendte før 1. Sept. 1939, er desværre kun i ringe Grad blevet opfyldt. Ikke en eneste af de mange Fredstraktater, der formelt skal afslutte Krigen, er endnu underskrevet, og det Interessesfællesskab, som under Krigen mod Tyskland bandt de 3 store Nationer, England, Rusland og U.S.A. og en lang Række mindre Nationer sammen til det, som Churchill med et af de for ham karakteristiske magtfulde Udtryk kaldte "The Grand Alliance" er nu afløst af politisk Mistro, og set med en Lægmands Øjne, en Oplussen af Magternes gamle Kamp om Sikringen af deres strategiske Positioner. Hitlers Profeti om, at ingen borgerlig Stat vilde overleve Krigen, er ganske vist ikke gaaet i Opfyldelse, men den Lavine, han satte i Skred ved Overfaldet paa Polen i September 1939, har medført saa store Forandringer i Verdens politiske Struktur, og en saadan Labilitet i de politiske Forhold, at det vilde være rent Gætteværk at fremsætte nogen Prognose om, hvor og hvornaar den Udvikling der begyndte hin skæbne-svangre Fredag Morgen d. 1. Sept. 1939, vil stoppe.

Og som den politiske Udvikling har været præget af de 4 store Udenrigsministres endeløse Diskussioner om at finde frem til en fælles Formel for Afslutningen paa Krigen uden at dette endnu er lykkedes, saaledes lykkedes det heller ikke for Verdens Erhvervsliv at krænge den Spændetroje, som Krigen lagde det i, fra sig. For Skibsfartens vedkommende skete der dog rent formelt det, at den internationale Organisation, der blev grundlagt straks efter Vaabenstilstanden, UMA., ophørte i Marts Maaned, men nogen virkelig Dispositionsfrihed for den individuelle Reder medførte dette dog kun for de amerikanske "Bare-boat-owners". Formelt skal disse tilsyneladende have War Shipping Administrations Approbation af deres Slutninger, men dette er nærmest en Formsag. Men som vi herhjemme har vort Fragtnævn, saaledes har ogsaa de andre europæiske Søfartsnationer en statslig Myndighed, der i mindre eller større — som Regel i større — Udstrækning bestemmer over den nationale Skibsfart, og det saaledes, at det ikke alene paalægges Rederne at udføre de eller de bestemte Rejser, men ogsaa Rater og Betingelser fastsættes. Under saadanne Forhold, naar Loven om Tilbud og Efterspørgsel praktisk talt er suspenderet, er det klart, at et Fragtmarked i Ordets virkelige Betydning ikke kan eksistere, og det er derfor ogsaa naturligt, at Bevægelsen i Raterne kun har været af ringe Udstrækning, og Rateniveauet har stort set ligget omkring det Niveau, der var gældende da UMA. ophørte. En Undtagelse herfra har været UNRRA.-Forretningerne, der i ikke saa faa Tilfælde har betalt ganske betydelige Tillæg, men dette synes at skyldes, at denne Organisation, som Regel skulde have Tonnage paa ganske bestemte Datoer, og den Tonnage, der var fri og kunde give disse Datoer, kunde stryge en extra Kage.

Paa de oversøiske Markeder foraarsagede de to amerikanske Kulstrejker naturligvis betydelige Vanskeligheder. Mange Baade, der var nominerede for Kul fra Northern Range maatte finde anden Beskæftigelse, og denne pludselige Optræden paa Markedet af mange store Baade, var naturligvis ikke uden Indvirkning paa Raterne. Ogsaa den amerikanske Sømandsstrejke medførte naturligvis Vanskeligheder, idet omkring 1000 store amerikanske Skibe laa stille hen i mange Uger, og det kan naturligvis mærkes paa mange Maader. Om Forholdene paa de enkelte Markeder er der iøvrigt ikke Grund til at fremsætte mange Kommentarer. I transatlantisk Fart har der hele Aaret været meget at bestille, bl. a. har Kulexporten til saavel Europa som til Sydamerika beskæftiget mange Skibe. Raterne for disse Kulrejser har for de europæiske Destinationers vedkommende ligget omkring 10 pCt. under de af WSA. fastsatte Fragter, men man saa dog under den seneste Kulstrejke, at et betydeligt Antal Skibe sluttedes for Antracitkul fra Northern Range til Antwerpen/Rotterdam til Rater helt ned til \$8. For Strejken traadte i Kraft betaltes der for almindelige Kulladninger til disse Destinationer omkring \$10. Kul Northern Range/Danmark synes før den sidst afsluttede Kulstrejke at have fundet et stabilt Leje omkring 10 pCt. under WSA. Raten, d. v. s. omkring \$11.16, men den voldsomme Konkurrence mellem de europæiske Befragtere har for Decbr. og Januar Tonnage tvunget Raten op til ca. \$13. For anden fri Forretning kan nævnes, at Net-Forretning straks efter UMA.'s Ophør betalte omkring 22½ à 23 Cents per Cbft. bale fra Northern Range til Frankrig/Belgien/Holland, selv om enkelte Baade paa Grund af Position har faaet helt op til 25 Cts., og Raten for saadan Forretning synes nu at have fundet et stabilt Leje omkring 22 Cts. for Baade paa omkring 250.000 Cbft. bale. UNRRA.-Forretning betalte midt paa Aaret helt op til \$140.000 Lumpsum for 400.000 Cbft. bale Tonnage fra Northern Range til Vestitalien. For Net-Charter Northern Range/Portugal betaltes omkring 30 Cts., men en Overgang, under den første Kulstrejke, fik Befragterne enkelte Baade til Rater omkring 25 Cts. Fra Northern Range og Canada er der selvfølgelig sluttet mange Baade for Korn. For Størstedelens vedkommende naturligvis til de officielle Rater, men UNRRA. maatte betale Tillæg. Franske Befragtere betalte for Sukker for fri Tonnage \$15 Basis Cuba/Bordeaux-Dunkirk range.

Raterne fra River Plate har hele Aaret ligget omkring det officielle Niveau. En af de første fri Baade, der blev sluttet efter UMA. fik \$18 fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen eller Rotterdam, og en af de sidste Slutninger, en Baad der ballastede fra Staterne paa Grund af Kulstrejken, fik \$17 for lignende Forretning, saa Markedet har været meget stabilt. Under den første Kulstrejke, i Slutningen af April, var det imidlertid meget vanskeligt at skaffe tilstrækkelig Tonnage frem fra Plate, og UNRRA. saa sig nødsaget til, for at faa deres Majlaster dækkede, at tilbyde for Laster til Italien/Yugoslavien og Grækenland, ikke alene

Skibsbesigtigelser

Besigtigelsesmand i 9 Aar for Den Norske Sjøkontroll i Storbritannien paatager sig privat Besigtigelse af Skibe, Bundbesigtigelser, Havarier, Skader, Reparationer samt for Køb og Salg.

H. Schieldsøe
3, Princes Gate E.,
Liverpool 8
Telefon: Lark Lane 3497

VINKE & CO

Shipowners - Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkoco

ROTTERDAM

Telephones:
21200 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

UMA-Raten, der var 91/- Basis Losning Vestitalien, men et Tillæg paa \$1000 pr. Dag for Ballastturen ud for Motorskibe eller Oliebrændere, der kunde give Majkonnossementer. Fra River Plate til Danmark var UMA-Raten fastsat til 95/-, hvilket hele Aaret igennem er betalt for dansk Tonnage. De enkelte fremmede Skibe, alle amerikanske, der er sluttet til Danmark, har faaet \$18 à \$19. Svenskerne har maattet betale Liberty Tonnage med helt op til \$22, og Nordmændene, der ogsaa maatte tage amerikansk Tonnage, maatte betale \$20.50.

Pacifickystens Markeder har hele Aaret været uden større Bevægelse. Raterne for Salpeter fra Chile har ligget paa omkring 100/- til Holland, 103/- til UK. eller Frankrig. Chile/Danmark er sluttet til omkring Kr. 100. Fra Nordpacific har der været en Del fio. Forretninger til UK. Raterne for disse Forretninger har bevæget sig omkring 100/-. I de allersidste Dage er sluttet Korn Vancouver/Rotterdam eller Amsterdam til \$20 med meget hurtige Expeditioner og fri Losning. Paa fio. Basis Nordpacific/Holland er sluttet til \$20.50, Kul fra Puget Sound til Shanghai har betalt \$18 med fri Losning, og Lumber til Sydamerika er gjort til \$56 per Mille.

Østens Markeder har været uden større Interesse for Tramplonnage. Der er gjort nogle Baade for Stykgods og Copra fra Philippinerne, bl. a. til Odessa, hvor der for 500.000 Cbft. Baad maatte betales omkring \$175,000, og en Liberty Baad fik \$171,000 til Antwerpen, begge fio. Fra Indien og Australien har der kun været gjort ringe fri Forretning. Fra New Caledonia sluttetes Krommalm til Baltimore eller New York til \$14.50.

Fra Sydafrika har der været mange Forretninger. For Kul fra Durban har der været betalt 57/-, til Suez 63/-, og til Port Said 67/-. Malm fra Durban til Northern Range sluttetes i Aarets Begyndelse til omkring \$10.50, men Raten ligger nu nærmere \$8.50. Salt fra Rødehavet og Port Said til Calcutta har taget mange Baade. Af repræsentative Afslutninger kan nævnes: Aden/Calcutta til 35 Rupees, Port Said/Calcutta 52/6d. I Aarets sidste Maaneder er sluttet mange Baade for Salt fra Port Said til Japan til 65/-.

De europæiske Markeder har været præget af meget betydelig Aktivitet. Størstedelen af Transporterne besorges jo af kontrolleret Tonnage, ligesom Raterne i langt den overvejende Del af de forskellige Trades jo er underkastet Kontrol. Ratebevægelserne har derfor været uden større Betydning, hvorfor en detaljeret Gennemgang af de enkelte Trades vilde tage urimelig megen Plads, og er ogsaa kun af ringe Interesse, da Ratebevægelserne har været uden større Betydning. I Almindelighed kan det vist siges, at disse Markeder har været tilfredsstillende set med Rederøjne, og at Tiltroen til disse Markeder, der jo fortrinsvis betjenes med mindre og mellemstore Baade, hvoraf der under Krigen ikke byggedes nær nok til at dække Afgang, er mere rodfæstet end til de Markeder, hvor Liberty Størrelsen er den almindelige.

Paa Timechartermarkedet har der været meget betydelig Efterspørgsel efter Tonnage, men der har kun været relativt faa Skibe, der har faaet Tilladelse til at slutte saadanne Forretninger. Engelsk Tramplonnage har faaet Tilladelse til at slutte til engelske Linierede-

rier saavel for enkelte Trips, som for kortere Rundrejser. Tendensen, særlig for en enkelt Tur ud, Levering UK., Tilbagelevering et eller andet Sted ude i Verden, har afgjort været fast. Saaledes afsluttedes i April engelsk Liberty Tonnage, Levering UK. Tilbagelevering østlige Middelhav til 13/-, men Raten for saadan Forretning ligger nu nærmest omkring 17/-. Græsk Dampertonnage omkring 8/10,000 Ts. er sluttet for Perioder paa ca. 12 Maaneder til mellem 17/6d. og 20/-, afhængig af Baadens Kvalitet, og Liberty Type Damper er sluttet til franske Befragtere til \$4.25. Moderne Dieseltonnage sluttetes i Aarets Begyndelse til omkring \$5 for 12 Maaneder, men Raten er siden steget ganske jævnt, og den almindelige i Trediverne byggede 11¹/₂/12 Knobs Type er idag antagelig omkring \$6.25 værd. For de noget ældre og langsommere ca. 10/10¹/₂ Knobs Motorskibe kan der antagelig idag opnaas omkring \$5.50/\$5.75, for 4—6 Maaneder.

Hvad det Aar, vi nu er begyndt paa, vil bringe, kan kun Tiden vise. Som ovenfor skrevet er Udviklingen afhængig af saa mange Imponderabilier, at man maa indskrænke sig til at ønske. Og det Ønske der bør staa øverst paa enhver Ønskeseddel, burde være Ønsket om, Erkendelsen af Samarbejdets Betydning, saavel mellem de enkelte Individer, som mellem Nationerne.



Flemming Agerup og B. Rosenkilde Nielsen

ALT OM ALLE LANDE

Geografiske og praktiske Oplysninger om Rejseforhold, Levevilkaar, Handels- og Erhvervsmuligheder i den Verden, der nu staaar aaben.

Med 10 Oversigtskort og Stikordsregister.

Navne og Adresser paa danske Gesandter, Konsulater, Foreninger, Sømandshjem m. m.

Uundværlig for Søens Folk.

Kr. 28.50 kartonnet

Chr. Erichsen

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. BGGH

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

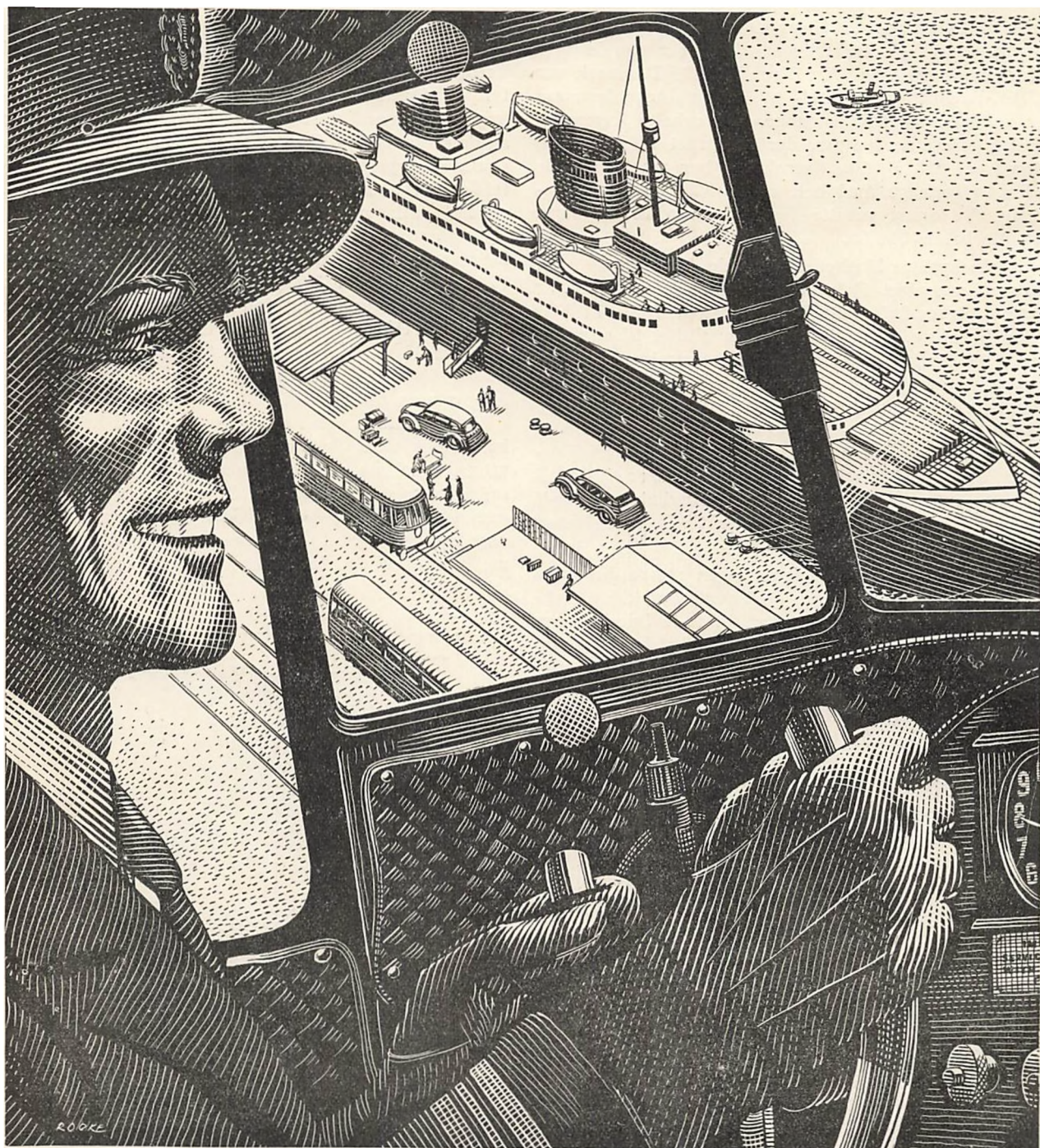
Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer



OLIEN... har gjort Verden lille...

Benzin, Brændselolie og Smøreolie er Trafikkens Hjerterblod. Olien har for vandlet Timer til Minutter, har gjort hele Kloden lille. Ogsaa paa utallige andre Omraader arbejder Olien i Samfundets Tjeneste. Uden Oliens mangfoldige Produkter vilde Teknikken gaa i Staa, med dem gaar den frem. Her i Landet har Det Danske Petroleums Aktieselskab siden 1889 været den førende Formidler af denne Udvikling.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

62. Aargang.

København 27. December 1946.

Nr. 53.

„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. 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.** I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Danmark.

2153. (T). Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.
Detailler. Paa Grund af Isforholdene kan det ikke forventes, at Afmærkningen i indre danske Farvande er paa Plads og i Orden.

I. Østersøen.

2154. Tyskland. Rügen N. Spirtønde ombyttet med Lysspirtønde.

Position. 54° 44',0 N. 12° 58',0 E.

Detailler. Spirtønden paa ovennævnte Plads er ombyttet med en Lysspirtønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 4^s. Synsvidde: 1 Sm.

Kort Nr. 188, 181 og 180.

(Russ. E. f. S. Nr. 1536. Leningrad 1946.)

2155. Tyskland. Darsser Ort N. Vrag.

Position. 54° 33' 24" N. 12° 33' 30" E.

Detailler. Et Vrag, af hvilket noget af Masterne rager op over Vandet, findes paa ovennævnte Plads.

Kort Nr. 186, 187 og 188.

(N. t. M. Nr. 3948. London 1946.)

2156. Tyskland. Darsser Ort W. Oplysning om Dybde over Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1016 1942.

Position. c. 54° 27',6 N. 12° 24',0 E.

Detailler. Dybden over Vraget paa ovennævnte Plads (S/S. *Jaunjelgava*) er 3,7 m.

Kort Nr. 186, 187 og 188.

(N. t. M. Nr. 3948. London 1946.)

(Se Tillæg.)

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

2157. (P). Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Oplysning om Indsejlingsforhold til Havnen.

Tidligere E. f. S. Nr. 14/648 og 24/982 1946 udgaar.

Position. c. 56° 02' N. 12° 37' E.

Detaller. 1. I Begyndelsen af Januar 1947 fjernes Fyret paa *Helsingør* Havns gamle S.-lige Havnemole, som er under Nedrivning. Samtidigt tændes en Lanterne, der viser rødt, fast Lys, paa en Duc d'Albe, der til det Formaal er nedrammet c. 9 m NE. for det gamle S.-lige Molehoved.

2. Fyrhuset fra den gamle S.-lige Mole flyttes til det nye S.-lige Molehoved. Fra Fyrhuset vil fra denne Plads blive vist fast, hvidt Lys; endvidere vil Natsignalerne for Havnens Besejling vises fra dette Fyrhus.

3. Naar den gamle S.-lige Mole er helt fjernet, tændes Fyret paa det nye S.-lige Molehoved (rødt, fast Lys), og samtidigt forandres Fyret paa Duc d'Alben til at vise grønt Lys, saaledes at Indsejlingen foregaar mellem disse to Fyr. Herefter paabegyndes Bygningen af den nye N.-lige Havnemole.

4. Efter Opførelsen af N.-lige Havnemole fjernes Duc d'Alben, og Fyret paa Molehovedet oprettes med samme Fyrkarakter og Lysvinkler som det tidligere N.-lige Molefyr.

Kort Nr. 131 og 130.

Publikationer. Fyr.-Fort. Nr. 384.

2158. Danmark. Sundet. Middelgrund N. Afmærkning ved tidligere Losseplads inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 45/1792 1946.

Positioner. 1. 55° 43' (20") N. 12° 39' (34") E.

2. 55° 43' (31") N. 12° 39' (43") E.

3. 55° 43' (31") N. 12° 40' (21") E.

4. 55° 43' (10") N. 12° 40' (36") E.

Detaller. De grønne Spidstønder, der var udlagt i Punkterne 1, 2, 3 og 4, er inddraget.

Kort Nr. 134, 133, 131, 132 og 130.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2159. Danmark. Kattegat. Samsø E. Sømærke genudlagt.

Position. c. 55° 53',3 N. 10° 43',2 E.

Detalles. *Besser Rev SE.* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste er atter udlagt paa Plads.

2160. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/130 og 2/134 1946 udgaar.

Position. c. 55° 31' N. 10° 34' E.

Detaller. Efter afsluttet Oprensning af Sejllobet i *Odense Fjord* er Dybden i dette c. 7,5 m. Da der som sædvanligt stadig vil ske Tilsætning paa visse Strækninger af Sejllobet, kan man ikke regne med, at Dybden: 7,5 m stadig vil være til Stede.

2161. Danmark. Limfjorden. Lemvig Indsejling. Bjerregaard Ledefyr forandrede.

Tidligere E. f. S. Nr. 52/2131 1946.

Position. *Bjerregaard Bagfyr:* 56° 34' (30") N. 8° 20' (10") E.

Detalles. *Bjerregaard Ledefyr* er forandret som anført i ovennævnte E. f. S.

Kort Nr. 104.

Publikationer. Danske Lods II, Side 49. Fyr.-Fort. Nr. 92 a og b.

2162. Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Lyngør Fyr. Taagesignal oprettet.

Position. Lyngør Fyr: c. 58° 38',1 N. 9° 09',4 E.

Detaller. Ved Lyngør Fyr er opstillet en Diafon, med hvilken der i usigtbart Vejr afgives To-Toner hver 1½^m.

Kort Nr. 92.

2163. Norge. Skagerrak. Vest-Agder. Kristiansand. Odderøy Radiofyr. Oplysning om Rækkevidde.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1259 1946.

Position. c. 58° 07',8 N. 8° 00',5 E.

Detaller. Udsendelsen fra Odderøy Radiofyr med 100 Sm Rækkevidde er ophørt. Udsendelsen med 10 Sm Rækkevidde vil blive genoptaget om kort Tid.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**2164. Danmark. Graadyl. Gravede Rende. Sømærke genudlagt.**

Tidligere E. f. S. Nr. 52/2135 1946 udgaar.

Position. 55° 26' (51") N. 8° 17' (14") E.

Detaller. Den rødmalede Spidstønde, mærket III, ved S.-Siden af Graadylb gravede Rende, er atter udlagt paa Plads.

2165. England E.-Kyst. Shipwash. Fyrflaade ombyttes med Fyrskib.

Tidspunkt. c. 31. December 1946.

Position. c. 52° 02' 00" N. 1° 42' 00" E.

Detaller. I Stedet for den hidtidigt udlagte Fyrflaade udlægges paa ovennævnte Plads Shipwash Fyrskib, der vil vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 11,0 m. Synsvidde: 11 Sm. Rødt Fyrskib med 1 Mast. Taagesignal: Sirene: Tre-Toner hvert 1^m.

(N. t. M. Nr. 4059. London 1946.)

2166. England E.-Kyst. Orfordness. Radiofyr nedlagt.

Position. 52° 04' 57" N. 1° 34' 06" E.

Detaller. Orfordness Radiofyr paa ovennævnte Plads er nedlagt.

(N. t. M. Nr. 4005. London 1946.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**2167. England. Kanalen. Beachy Head E. t. S. Fyrskib udlagt. Lys- og Klokketønde ombyttet med Tønde.**

Tidligere E. f. S. Nr. 48/1941 1946.

1. *Position.* 50° 42' 36" N. 0° 26' 45" E.

Detaller. Paa ovennævnte Plads er udlagt *Royal Sovereign* Fyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 12,2 m. Synsvidde: 11 Sm. Rødmalet Fyrskib med Fyrtaarn midtskibs. Taagesignal: Diafon: To-Toner hver 1^m.

2. *Position.* 50° 44' 12" N. 0° 25' 54" E.

Detaller. Lys- og Klokketønden paa ovennævnte Plads er ombyttet med en sort- og hvid, lodret stribet Stumtønde med firkantet Topbetegnelse.

(N. t. M. Nr. 4023. London 1946.)

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruter.**2168. Danmark. Udsendelse af Rutemeddelelser og Rettelsesblade 1947.**

Detaller. 1. Oplysningerne om de minestrøgne Ruter (*Rutemeddelelserne*) vil i Januar 1947 blive genoptrykt og udsendes da som hidtil som Bilag til Efterretninger for Søfarende.

- De nugældende Rutemeddelelser forbliver i Kraft og maa derfor opbevares, indtil de er annulleret ved Nyoptrykning 1947.
2. De Rettelser, der fremkommer til de i 1947 genoptrykte samt til nye Rutemeddelelser, udsendes som Bilag til Efterretninger for Søfarende paa særlige Blade, *Rettelsesblade*, der gives fortløbende Numre. Et Rettelsesblad annulleres, naar nye Rettelser fremkommer til paagældende Rute, og erstattes da af et nyt Rettelsesblad, der indeholder samtlige Rettelser til Rutemeddelelsen. Paa denne Maade vil til enhver Tid alle Oplysninger om en Rute kunne findes i den da gældende Rutemeddelelse, sammenholdt med det ligeledes gældende Rettelsesblad.
 3. Ligesom tidligere meddeles det paa første Side i E. f. S., naar nye Rutemeddelelser (og Rettelsesblade) udsendes som Bilag til Bladet, samt hvilke tidligere Numre, der maatte være at annullere.
Hver Maaned gives en Oversigt over gældende Rutemeddelelser og tilhørende Rettelsesblade. Oversigten vil tillige tjene som Register for de samlede Rutemeddelelser og Rettelsesblade.
 4. For at kunne drage den fulde Nytte af de meddelte Oplysninger om Skibsruter, bør Rutemeddelelser og Rettelsesblade udtages af E. f. S. og indsættes i et særligt Samlebind (Springbind eller lignende) i den i ovennævnte maanedlige Oversigt angivne Rækkefølge. Hvert Rettelsesblad indsættes da i Samlebindet omhyggeligt ved Siden af den Rutemeddelelse, hvortil det hører, saaledes at man altid har Meddelelse og Rettelsesblad samlet.

2169. Danmark. Kattegat. Fornæs NE. Rute 28. Undervandshindring.

Position. Punkt 45, Rute 28: c. 56° 32',6 N. 11° 08',7 E.

Detaller. M/S *Bussard* af *Tuborg Havn* rapporterer at have rørt en Undervandshindring i W.-Kant af Rute 28, c. ½ Sm S. for Lys- og Fløjtetønden i Rutens Punkt 45.

2170. Tyskland. Wismar Anduvning Rute. Klokketønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.

Tidligere E. f. S. Rutemeddelelse Nr. 101.

Position. c. 54° 04',5 N. 11° 26',6 E.

Detaller. *Wismar 2* Klokketønde er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, mærket *Wismar 2*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 12^s. Synsvide: 4 Sm. Lys- og Klokketønden er forsynet med 1 Ballon.

Kort Nr. 186.

(Russ. E. f. S. Nr. 1537. Leningrad 1946.)

2171. U.S.S.R. Letland. Irben Stræde. Ruten Irben Stræde—Riga. Afmærkning forandret.

Positioner. a) c. 57° 39',2 N. 21° 30',6 E., Rutens Anduvningspunkt.

b) c. 57° 39',0 N. 22° 05',7 E.

Detaller. Lystønden paa ovennævnte Position a) og Tønden i ovennævnte Punkt b) er ombyttet med røde Lystønder, der begge viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 1,5^s, Mærke 3,5^s, og som er mærket henholdsvis 21 (Position a) og 17 (Position b)).

Kort Nr. 182.

(Russ. E. f. S. Nr. 1535. Leningrad 1946.)

2172. England E.-Kyst. Humber Anduvning. Lystønder forandret.

Positioner. H. 1 Lystønde: c. 53° 33' 24" N. 0° 33' 36" E.

H. 5 Lystønde: c. 53° 40' 06" N. 0° 29' 06" E.

Detaller. Lystønderne H. 1 og H. 5 (*Humber Anduvning Rute*) er forandret og viser nu saaledes:

H. 1 Lystønde: Hvidt Et-Blink hver 5^s.

H. 5 Lystønde: Hvidt Et-Blink hver 10^s.

Rettelse til: N.E.C.R.I., Part III, Nr. 48, Afsnit 15, 16, 17, 29 og 50.

(N. t. M. Naveam Nr. 1444. London 1946.)

2173. Rettelser til Rutemeddelelser (afsluttet 21. December 1946).
Tidligere E. f. S. Nr. 52/2143 1946.

Rutemeddelelse Nr.	Rute	Side	Afsnit	Rettelser og Tilføjelser
33	32 h	1	I	I Afsnit I udstreges Ordene: „For at Ruten nøje skal kunne..... Pejling er 261°“. I Overskriftens Linie 5 f. o. udstreges Ordet: „ligeledes“. (E. f. S. Nr. 53/2157 1946.)
101	Wis- mar An- dwin- ning	1	I	Ved Punkt 2 tilføjes i Skemaets Rubriker 4 og 7 henholdsvis: „Lys- og“ „Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 12 s.“. (E. f. S. Nr. 53/2170 1946.)

XIII. Navigational Warnings.

2174. Senest udsendte navigational warnings.

Følgende *navigational warnings* er udsendt af Marineministeriets Efterretningsstation i Tiden 17.—20. December 1946.

Nr. 449: Nav. warning Nr. 445 annulleret.

- 450: *Kattegat S.* Fyrskib flyttet 600 m NE. over til Skæringspunktet mellem Ruterne 32, 34 og 48, saaledes at Fyrskibet altid skal holdes om Bagbord.
- 451: *Kattegat SW.* Fyrskib flyttet til Punkt 38 i Rute 28.
- 452: Lysspirtønde Nr. 38 i Rute 32 forsvundet.
- 453: Lysspirtønde Nr. 4 a i Rute 28 d slukket.
- 454: *Blaavandshuk* Radiofyr i Uorden.
- 455: Drivende Mast, $\frac{1}{2}$ m tyk, rapporteret d. 19. December ca. Kl. 1500 GMT. paa Pladsen 1,5 Sm ESE. for *Aalborg Bugt* Fyrskib. „Stille, ingen Strøm. Farlig for Sejladsen.
- 456: Nav. warning Nr. 454 annulleret.
- 457: Nav. warning Nr. 443 annulleret.
- 458: Mindre Motorskib sunket paa Pladsen $56^{\circ} 42',8$ N. $10^{\circ} 37',5$ E. Skibet, der ikke er synligt, er farligt for Sejladsen.
- 459: *Blaavandshuk* Radiofyr i Uorden.

2175. Tidligere navigational warnings, der paa Forespørgsel endnu udsendes fra Kystradiostationerne.

Detaller. Følgende *navigational warnings* fra Tiden før 17. December 1946 udsendes vedvarende fra Kystradiostationerne paa Forespørgsel:

- Nr. 415: Sømærke *Lilleø W.*, hvid Stage med 2 Halmviske, er flyttet c. 300 m SSW. efter til $54^{\circ} 54'$ ($10''$) N. $11^{\circ} 25'$ ($54''$) E. Sømærket *Stenhjelm*, rød Stage med 1 opadvendt Kost, er flyttet c. 1000 m N. efter til $54^{\circ} 54'$ ($00''$) N. $11^{\circ} 25'$ ($12''$) E.
- 423: En elektrisk Blinklanterne, visende hvidt Hurtigblink, c. 60 Blink hvert 1^m, er anbragt paa Vraget, der ligger sunket c. 1 Sm 41° fra *Hals Barre* Fyr.
- 424: Masten paa Vraget paa Pladsen $56^{\circ} 09',7$ N. $11^{\circ} 18',6$ E. er faldet, og den paa Masten værende Lanterne er derved forsvundet.
- 435: Lysbøje Nr. 6 i Rute 54 viser midlertidigt fast Lys.
- 436: Nav. warning Nr. 433 annulleret.
- 437: Sunket eller drivende Vrag af mindre Motorskib observeret c. 1 Sm NE. for Bøje 1 b i Rute 28. Omtrentlig Position: $54^{\circ} 38',3$ N. $10^{\circ} 45',5$ E. Vraget er ikke afmærket.

- Nr. 438: Undervandshindring rapporteret c. $\frac{1}{2}$ Sm S. for Lys- og Fløjtetønde Nr. 45 i Rute 28 i den W.-lige Side af Ruten.
- 439: Vraglystønde, visende grønt Et-Blink hver 5^s.; udlagt 100 m SW. for Vragvageren ved Vraget af S/S *Utwiken*, der ligger sunket paa Pladsen 56° 09',7 N. 11° 18',6 E.
- 440: Lysspirtønde, mærket 10, Rute 35, atter i Orden.
- 444: *Læsø Rende* Fyrskib flyttet 500 m E. over til Rutens Midterlinie, saaledes at Fyrskibet altid skal holdes om Bagbord.
- 448: *Anholt Knob* Fyrskib flyttet 500 m NE. paa til Rute 48's Midterlinie, saaledes at Fyrskibet altid skal holdes om Bagbord.

Tillæg.

I. Østersøen.

2176. Danmark. Store-Bælt S.-lige Indgang. Oplysning om Vrags Plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 52/2146 1946.

Rettet Position. 55° 41' (48") N. 11° 01' (12") E.

Detaller. Vraget af M/S *Esther* af *Næstved* opgives nu at være sunket paa ovennævnte Plads.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2177. (T). Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Taagesignal i Uorden.

Position. c. 55° 57',9 N. 11° 51',0 E.

Detaller. *Hundested Havn* Taagesignal er for Tiden i Uorden og afgiver en vedvarende Tone i Stedet for En-Tone hver 30^s.

Rutemeddelelse Nr. 83/1946
udgaar).

Rute I.

Kiel Fyrskib—Femer Bælt—Møn SE.

I. Rutens Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter 1—14 og 17—20, der er afmærket, som nedenfor anført.

Afmærkningen skal holdes om Bagbord i en Afstand af mindst 50 m.

Der skal holdes midt imellem Punkterne 15 og 16.

Rutens Bredde: Punkt 1— 2: 4000 m.

— 2— 3: 2400 -

— 3— 6: 2000 -

— 6— 7: 4000 -

— 7—15: 1600 -

— 15—20: 2400 -

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 29',9	10° 18',0	Kiel Fyrskib				Tilslutningspunkt med Rute 8. Herfra Lødstvang til Kiel eller Kielerkanalen.
	1 Mellempunkt		Lysspirtd.	r.- og hv.-tern.	1 a	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
2	54° 29',8	10° 24',3	Lys- og Fltd. m. 2 Balloner.	r.- og hv.-tern.	2	Hvidt Gp.-Blk., Tre-Blk. hv. 12 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 7.
	2 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r.- og hv.-tern.	2 a 2 b	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
3	54° 32',0	10° 32',0	Lys- og Fltd. m. 1 Ballon	r.- og hv.-tern.	3	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
	5 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r.- og hv.-tern.	3 a 3 b 3 c 3 d 3 e	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
4	54° 34',8	10° 47',0	Lys- og Fltd. m. 2 Balloner.	r.- og hv.-tern.	4	Rødt-Gp.-Blk. To-Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 28 og Rute 10.
	2 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r.- og hv.-tern.	4 a 4 b	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.	
	N. Br.	E. Lgd.						
5	54° 36',0	10° 54',6	Lys- og Fltd. m. 1 Ballon	r.- og hv.-tern.	5	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7,5 ^s .		
	5 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r.- og hv.-tern.	5 a 5 b 5 c 5 d 5 e	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .		
6	54° 36',0	11° 09',0	<i>Fehmarnbell</i> Fyrskib.					
	8 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r.- og hv.-tern.	6 a 6 b 6 c 6 d 6 e 6 f 6 g 6 h	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .		
7	54° 28',0	11° 33',0	Lystd. m. 2 Balloner.	r.- og hv.-tern.	7	Hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 7 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 6.	
	5 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r.- og hv.-tern.	7 u 7 w 7 x 7 y 7 z	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .		
7 a	54° 24',0	11° 54',0	Lys- og Fltd. m. 2 Balloner.	r.- og hv.-tern.	7 a	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 2.	
	2 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r.- og hv.-tern.	7 f 7 q	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .		
8	54° 25',0	12° 02',2	Lysspirtd.	r.	8	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .		
	Paa 54° 24' 41" N. 12° 03' 46" E. ligger rød- og hvidternet Lysspir- tønde med Ballon <i>Warnemünde 1</i> , der viser hvidt Et-Blink hver 6 ^s .						Ved Lysspir-tønde <i>Warnemünde 1</i> Tilslutning for Ruten <i>Warnemünde Andw-ning</i> .	
9	54° 25',2	12° 08',7	Paa ovennævnte Plads (9) ligger <i>Gedser Rev</i> Fyrskib, mærket <i>Gedser Rev</i> , som viser hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 30 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 4 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 20 ^s . Taage-signal: To-Toner hv. 30 ^s , Tone 5 ^s , Pause 2 ^s , Tone 5 ^s , Pause 18 ^s .					
10	54° 27',2	12° 11',2	Lysspirtd.	r.	10	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .		
11	54° 29',3	12° 13',8	Lysspirtd.	r.	11	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s ; Mørke 2 ^s .		
12	54° 31',9	12° 16',7	Lysspirtd.	r.	12	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .		

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
13	54° 33',7	12° 18',8	Lysspirtd.	r.	13	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
14	54° 35',7	12° 21',2	Lystd.	r.	14	Hvidt Et-Blk. hv. 10 ^s .	
15	54° 37',4	12° 26',0	Lystd.	hv.	15	Rødt Lys med En-Fmk. hv. 5 ^s .	
16	54° 37',6	12° 25',7	Lys- og Fltd.	r.	16	Hvidt Gp-Blk., To-Blk. hv. 7½ ^s .	
17	54° 38',9	12° 28',9	Lysspirtd.	r.	17	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
18	54° 40',5	12° 32',8	Lysspirtd.	r.	18	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
19	54° 41',8	12° 36',3	Lysspirtd.	r.	19	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
20	54° 43',4	12° 40',8	Lys- og Fltd.	r.	20	Hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt for Ruterne 32 og 44.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Paa Grund af Uoverensstemmelser i Angivelserne af Positioner og Afmærkning af Vrag ved Rute 1, kan følgende Oplysninger kun betragtes som omtrentligt rigtige.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	54° 29',6	10° 23',9	Fyrskib <i>Reserve Tønning</i> . Dybde o. Vg. 10,9 m.	Ikke afm.	0,2 Sm S. for Ruten.
1—2	54° 30',5	10° 23',8	<i>Inster</i> .	Ikke afm.	0,7 Sm N. for Ruten.
1—2	54° 30',4	10° 23',5	Vrag.	Ikke afm.	0,7 Sm N. for Ruten.
1—2	54° 30',7	10° 22',7	Vrag.	Ikke afm.	0,9 Sm N. for Ruten.
1—2	54° 30',6	10° 23',2	Vrag. Dampsk.	Vgl. Spidstd. S.-Tbt. Gr. En-Fmk. hv. 4 ^s .	c. 0,8 Sm N. for Ruten.
1—2	54° 30',7	10° 24',0	Vrag.	Ikke afm.	0,9 Sm N. for Ruten.
1—2	54° 30',7	10° 22',5	Vrag.	Ikke afm.	0,9 Sm N. for Ruten.
2—3	54° 30',2	10° 25',0	Vrag.	Ikke afm.	0,2 Sm N. for Ruten.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
2—3	54° 31',2	10° 28',0	Dampsk. <i>Hanau</i> .	Vgl. S.-Topbet. gr. En-Fmk. hv. 2 ^s . S. for Vg.	0,5 Sm N. for Ru- ten.
2—3	54° 31',5	10° 30',4	Dampsk. <i>Tucuman</i> Mast o. V.	I. Vgl. m. N.- Topbet. NW. for Vg. Gr. Blk. hv. 6 ^s . II. Gr. Vgl. m. S.-Topbet. Gr. Fmk. hv. 4 ^s .	Tæt N. for Ruten.
2—3	54° 31',2	10° 31',1	Dampsk. <i>Herren- wyk</i> . 1 Mast o. V.	Gr. Vgl. Spidstd. m. N.-Tbt. Gr. To-Blk. hv. 9 ^s .	0,4 Sm S. for Ru- ten.
3—4	54° 32',5	10° 35',0	Dampsk. <i>Weilburg</i> + 1 Vrag.	I. Gr. Vgl. Spids- td. m. N.-Tbt. Gr. Blk. hv. 6 ^s . II. Gr. Vgl. Spids- td. m. S.-Tbt. Gr. Lys m. Fmk. hv. 4 ^s .	Tæt ved Ruten.
3—4	54° 32',8	10° 37',6	V. S. 58. Dybde o. V. 12,5 m.	Ikke afm.	0,2 Sm S. for Ru- ten.
3—4	54° 34',1	10° 38',4	<i>Mongolia</i> .	Ikke afm.	0,8 Sm N. for Ru- ten.
3—4	54° 33',6	10° 41',0	<i>Tento</i> + 1 Vrag.	I. Gr. Vgl. m. N. Tbt. NNW. for Vg. Gr. Et-Blk. hv. 6 ^s . II. Gr. Vgl. Spids- td. m. S.-Tbt. SSE. for Vg. Gr. Lys m. Fmk. hv. 4 ^s .	Tæt ved Ruten.
3—4	54° 33',3	10° 40',3	Damptrawler <i>K. F. K. 435</i> .	Ikke afm.	0,3 Sm S. for Ru- ten.
3—4	54° 33',0	10° 42',0	Uddybningsma- skine.	Ikke afm.	0,8 Sm S. for Ru- ten.
3—4	54° 35',0	10° 42',5	Damptrawler.	Ikke afm.	c. 1 Sm N. for Ru- ten.
3—4	54° 33',8	10° 45',3	<i>M. 515</i> .	Ikke afm.	0,6 Sm S. for Ru- ten.
4—5	54° 34',4	10° 48',0	Damptrawler <i>Braunschweig</i> .	Ikke afm.	0,6 Sm S. for Ru- ten.
4—5	54° 36',3	10° 51',5	Dampsk. <i>Hedwigs- hütte</i> . 1 Mast o. V.	Vgl. S.-Tbt. gr. En-Fmk. hv. 4 ^s .	0,5 Sm N. for Ru- ten.
4—5	54° 35',5	10° 52',0	Ministryger <i>R 126</i> .	Ikke afm.	Tæt ved Ruten.
4—5	54° 35',1	10° 52',8	Damptrawler <i>V.S. 53</i> .	Ikke afm.	0,6 Sm S. for Ru- ten.
Ved Pkt. 5	54° 36',2	10° 54',6	Damptrawler <i>DWO 27</i> .	Ikke afm.	0,2 Sm N. for Ru- ten.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
5—6	54° 35',2	10° 55',9	Dampsk. <i>Ingrid Leonhardt</i> . Dybde o. Vg. 4,6 m.	Vgl. N.-Tbt. gr. Et-Blk. hv. 6 ^s .	0,7 Sm S. for Ruten.
5—6	54° 36',4	10° 57',1	Dampsk. <i>Nordfahrt</i> .	Ikke afm.	0,4 Sm N. for Ruten.
6—7	54° 34',3	11° 14',1	<i>V. S. 54</i> .	Ikke afm.	I Ruten.
6—7	54° 32',9	11° 19',5	Dampsk. <i>Lidingö</i> . Dybde o. Vg. c. 12 m.	Ikke afm.	0,4 Sm N. for Ruten. Sprængt.
Ved Pkt. 7	54° 28'	11° 33'	Vrag.	Ikke afm.	
8—9	54° 24',9	12° 08',1	Vrag. Træskib. Dybde o. Vg. 18,8 m	Ikke afm.	Tæt S. for Ruten.
9—10	54° 25',5	12° 08',9	<i>K. F. K. 99</i> .	Ikke afm.	I Ruten.
14—15	54° 35',7	12° 21',9	Vrag.	Ikke afm.	Tæt E. for Ruten.
15—16	54° 37',6	12° 25',8	Dampsk. <i>Ida</i> . 2 Master o. V.	I. Vgv. 2 Fl. NNE. for Vg. II. Vgv. 1 Fl. SSW. for Vg.	Tæt N. for Ruten.
15—16	54° 38',1	12° 25',2	Dampsk. <i>Gneisena</i> . o. V.	Ikke afm.	c. 0,7 Sm NW. for Ruten.
17—18	54° 39',3	12° 31',0	Dampsk. <i>Jäämeri</i> . Mindste Dybde o. Vg. 6,0 m.	Vgl. gr. To-Blk. hv. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. t. E. for Vg.	c. 0,2 Sm SE. for Ruten.
19—20	54° 42',1	12° 37',2	<i>Lütjehörn</i> . Mindste Dybde o. Vg. 8,0 m.	Vgl. To-Blk. hv. 15 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. for Vg.	
19—20	54° 43',2	12° 38',8	Dampsk. <i>Margareta</i> . Dybde o. Vg. c. 8,5 m.	Ikke afm.	c. 1/2 Sm NW. for Ruten. P.D.

Kort Nr. 185, 186, 187 og 188.

Rute 2.

Gedser Anduvning.

I. Ruten gaar gennem nedennævnte Punkter og er afmærket, som anført.
 Afmærkningen skal holdes om Bagbord i en Afstand af mindst 50 m.
 Rutens Bredde: E. for Afmærkningen: 200 m.
 W. - - - - - : 400 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 24',0	11° 54',0	Lys- og Fltd. m. 2. Ballo- ner.	r.- og hv.- tern.	7 a	Rødt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 1.
2	54° 26',3	11° 54',9	Spidstd.	r.			
3	54° 28',7	11° 55',7	Spidstd.	r.			
4	54° 31',0	11° 56',6	Baaktd.	r.			
Derefter i Fyrlinien til Gedser Havn.							

Kort Nr. 191, 186 og 187.

(Rutemeddelelse Nr. 85/1946
udgaar).

Rute 3.

Travemünde.

I. Ruten gaar gennem nedennævnte Punkter og er afmærket, som anført.
Afmærkningen skal holdes om Bagbord i en Afstand af mindst 50 m.Rutens Bredde: Punkt 1—2 { E. for Afmærkningen: 600 m.
W. - - - - - 1000 m.
Punkt 2—4: 1200 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.	
	N. Br.	E. Lgd.						
1	54° 00',0	10° 56',2	Baaketd. m. 1 Ballon.	r.- og sort- strib.	1 a	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s . Lys 3 ^s , Mørke 1 ^s .		
	1 Mellempunkt.		Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.		Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .		
2	54° 03',0	11° 00',0	Lystd. m. 2 Balloner.	r.- og hv.- tern.	2	Hvidt To-Blk. hv. 9 ^s .		Tilslutningspunkt for Rute 4.
	5 Mellempunkter.		Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.		2 a 2 b 2 c 2 d 2 e		
3	54° 09',5	11° 15',0	Lys- og Kltd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- tern.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s . Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .		
	2 Mellempunkter.		Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.		3 a 3 b		Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .
4	54° 11',3	11° 23',5	Lystd. m. 2 Ballo- ner.	r.- og hv.- tern.	4	Rødt Lys med Tre- Fmk. hv. 15 ^s .		Tilslutningspunkt til Rute 6 og Ru- ten <i>Wismar An- dwning</i> .

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Paa Pladsen 54° 05',8 N. 11° 06',2 E. tæt ved Ruten imellem Punkterne 2 og 3 findes et
Vrag, der er afmærket med en grønmalet Vgl. m. S.-Topbetegnelse. Gr. En-Fmk. hv. 4^s,
udlagt S. f. Vg.

Kort Nr. 186.

(Rutemeddelelse Nr. 86/1946
udgaar).

Rute 4.

Neustadt.

I. Ruten, der gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket, som anført.
Afmærkningen skal holdes om Bagbord i en Afstand af mindst 50 m.
Rutens Bredde: N. for Afmærkningen: 600 m.
S. - - - : 1600 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 03',5	10° 49',7	Lystd. m. 1 Ballon. Spirtd. Lysspirtd.	sort og r. r.- og hv.- tern.	<i>Neu- stadt.</i> <i>1 a</i> <i>1 b</i>	Hvidt Lys med To- Fmk. hv. 9 ^s . Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
2	54° 03',0	11° 00',0	Lystd. m. 2 Balloner.	r.- og hv.- tern.	2	Hvidt To-Blk. hv. 9 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 3.

Kort Nr. 186.

(Rutemeddelelse Nr. 87/1946
udgaar).

Rute 6.

Lübeck Bugt — Rute 1.

I. Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket, som anført.

Afmærkningen skal holdes om Bagbord i en Afstand af mindst 50 m.

Rutens Bredde: Punkt 1—2: 1200 m.

- 2—3: 2000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 11',3	11° 23',5	Lystd. m. 2 Balloner.	r.-og hv.- tern.	4	Rødt Lys med Tre- Fmk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 3 og til Ruten <i>Wismar</i> <i>Anduvning</i> .
	3 Mellempunkter.		Lysspirtdr.	r.-og hv.- tern.	2 a 2 b 2 c	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
2	54° 18',2	11° 23',4	Lys- og Kltl. m. 2 Ballo- ner.	r.-og hv.- tern.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s . Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 7.
	5 Mellempunkter.		Lysspirtdr.	r.-og hv.- tern.	3 a 3 b 3 c 3 d 3 e	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
3	54° 28',0	11° 33',0	Lystd. m. 2 Balloner.	r.-og hv.- tern.	7	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 7 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 1.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed:

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	54° 13',0	11° 25',0	Vrag. <i>Charlies</i> .	Ikke afm.	c. 0,9 Sm E. for Ruten.

Kort Nr. 186.

(Rutemeddelelse Nr. 89/1946
udgaar).

Rute 7.

Rute 1 — Femer Sund — Rute 6.

I. Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket, som anført.

Imellem Punkterne 1 og 3 samt mellem Punkterne 4 og 5 skal Afmærkningen holdes om Bagbord i en Afstand af mindst 50 m.

I *Femer Sund* skal man holde imellem den normale Sideafmærkning.

Skibe, der er bestemt til *Heiligenhafen*, *Orth* eller *Burgstaaken* forlader Ruten saaledes, at de ad den korteste Vej (under Hensyntagen til største Vanddybde) naar den paagældende Anduvningstønde.

Rutens Bredde: 800 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 29',8	10° 24',3	Lys- og Fltd. m. 2 Balloner.	r.- og hv.-tern.	2	Hvidt Gp.-Blk., Tre-Blk. hv. 12 ^s .	Tilslutningspunkt med Rute 1.
	5 Mellempunkter.		Lysspirtdr.	r.- og hv.-tern.	1 a 1 b 1 c 1 d 1 e	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
2	54° 25',8	10° 40',2	Lys- og Kltd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.-tern.	2		Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
	2 Mellempunkter.		Lysspirtdr.	r.- og hv.-tern.	2 a 2 b	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
	1 Mellempunkt. 54° 25',1	10° 51',3	Lystd. (Spids-) m. 2 Balloner.	r.- og hv.-tern.	2 c		Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
3	2 Mellempunkter.		Lysspirtdr.	r.- og hv.-tern.	2 d 2 e	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
	54° 24',5	11° 02',3	Anduvningstønde. Baa-ketd. m. 1 Ballon.	sort	Feh-marn-sund W.		Herfra gennem <i>Femer Sund</i> mellem den normale Sideafmærkning.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malct	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
4	54° 22',7	11° 10',7	Anduvnings-tønde, Lysbaaketd. m. 1 Ballon.	r. og sort lodret str.	<i>Fehmarnsund</i> O.	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
	3 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r. og hv.-tern.	4 a 4 b 4 c	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
5	54° 18',2	11° 23',4	Lys- og Kltd. m. 2 Balloner.	r. og hv.-tern.	3	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 6.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Paa Grund af Uoverensstemmelser i Angivelserne af Positioner og Afmærkning af Vrag ved Rute 7, kan følgende Oplysninger kun betragtes som omtrent rigtige.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
Ved Pkt. 1	54° 29',6	10° 23',9	Fyrskib <i>Reserve Tønning</i> . Dybde o. Vg. 10,9 m.	Ikke afm.	0,2 Sm S. for Ruten.
1—2	54° 29',3	10° 25',8	Vrag <i>Alida</i> . Dybde o. Vg. 10 m.	Ikke afm.	Tæt ved Ruten.
1—2	54° 28',2	10° 27',5	Vrag <i>Frigg</i> .	Ikke afm.	0,7 Sm SW. for Ruten.
1—2	54° 28',4	10° 29',6	Svær Mast o. V.	Ikke afm.	1 Ruten.
1—2	54° 28',9	10° 30',6	<i>Delphin</i> . Dybde o. Vg. 6,5 m.	Vgl. S.-Tbt. Fmk. gr. hv. 4 ^s .	c. 0,7 Sm N. for Ruten.
1—2	54° 27',4	10° 38',0	Hindring o. V.	Ikke afm.	1 Sm NE. for Ruten.
1—2	54° 27',0	10° 37',6	Vrag <i>Sophie</i> .	Vgt. Spidstd. m. Cylinder-Tbt.	0,5 Sm NE. for Ruten.
2—3	54° 26',7	10° 42',4	Vrag. M. o. V.	Ikke afm.	1 Sm N. for Ruten.
2—3	54° 26',0	10° 48',0	<i>Doriana</i> .	Ikke afm.	c. 0,4 Sm N. for Ruten.
2—3	54° 25',6	10° 53',2	<i>Herta Spetz</i> .	Vgl. S.-Tbt. Fmk. gr. hv. 4 ^s .	c. 0,5 Sm N. for Ruten.
2—3	54° 24',8	10° 54',2	U-baad. Dybde o. Vg. 5,8 m.	Vgl. N. Tbt. Fmk. gr. hv. 4 ^s .	0,2 Sm S. for Ruten.
2—3	54° 24',3	10° 55',5	Vrag.	Ikke afm.	c. 0,6 Sm S. for Ruten.
3—4	54° 22',8	11° 10',7	Vrag. 2 Master o. V.	Ikke afm.	c. 0,1 Sm N. for Ruten.
4—5	54° 18',5	11° 23',0	<i>V. S. 75</i> .	Ikke afm.	c. 0,2 Sm N. for Ruten.

Kort Nr. 185 og 186.

(Rutemeddelelse Nr. 90/1946
udgaar).

Rute 8.

Kiel Fyrskib — Flensborg (Lille-Bælt).

I. Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket, som anført.

Rutens Bredde: Punkt 1—8: 2000 m.

- 8— Flensborg: 1200 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målt	Mær- kot	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 29',9	10° 18',0	Kiel Fyrskib. Lysspirtdr.	r.-og hv.- tern.	1 a 1 b	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt med Rute 7. Her- fra Lodstvang til Kiel eller Kieler- kanalen.
2	54° 34',7	10° 13',0	Lystd. m. 2 Balloner.	r.- og hv.- tern.	2	Hvidt Lys med To- Fmk. hv. 8,5 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 9.
	1 Mellempunkt.		Spirtd.	r.- og hv.- tern.	2 a	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
3	54° 39',3	10° 08',3	Lys- og Kltd.	r.- og hv.- tern.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	(Herfra til <i>Schlei- münde</i>).
4	54° 43',5	10° 08',3	Lys- og Fltd.	r.- og hv.- tern.	4	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
5	54° 45',2	10° 04',6	Lysspirtd. m. 2 Ballo- ner.	r.- og hv.- tern.	5	Hvidt Lys med To- Fmk. hv. 9 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 25.
	2 Mellempunkter.		Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.	5 a 5 b	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
6	54° 50',3	9° 53',8	Flensburg Fyrskib.				
7	54° 50',0	9° 49',6	Lys- og Kltd. m. 2 Ballo- ner.	r.- og hv.- tern.	7	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 26.
8	54° 49',5	9° 44',5	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	8	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
Herfra til <i>Flensborg</i> i Overensstemmelse med normal Afmærkning.							

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.
Paa Grund af Uoverensstemmelser i Angivelserne af Positioner og Afmærkning af Vrag ved Rute 8, kan følgende Oplysninger kun betragtes som omtrent rigtige.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	54° 30',2	10° 16',9	Vrag. <i>F. 3.</i> 2 Mast o. V.	Vglt. gr. Blk. hv. 6 ^s . Spidstd. m. E.-Tbt.	c. 0,3 Sm W. for Ruten.
1—2	54° 31',2	10° 16',5	Fyrskibet <i>Bremen</i> (Vagtskib 10). 1 Mast o. V.	Vglt. Spird. m. E.-Tbt. Gr. Blk. hv. 6 ^s .	Tæt W. for Ruten.
1—2	54° 31',1	10° 17',1	<i>Trilon II.</i> Mast o. V.	Vgt. m. E.-Tbt.	c. 0,2 Sm E. for Ruten.
2—3	54° 35',2	10° 12',6	Vrag. Mast o. V.	Ikke afm.	I Ruten.
2—3	54° 35',8	10° 11',9	M-Baad.	Ikke afm.	I Ruten.
2—3	54° 33',0	10° 10',5	2 Vrag.	Ikke afm.	c. 0,8 Sm W. for Ruten.
2—3	54° 36',6	10° 11',4	Vrag. <i>VS 55.</i> Dybde o. Vg. 13,3 m.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm E. for Ruten.
3—4	54° 40',7	10° 06',6	<i>Maria Clausen.</i>	Ikke afm.	c. 1 Sm W. for Ruten.
8— <i>Flensborg</i>	54° 51',0	9° 36',2	Vrag. Dybde o. Vg. 3,7 m.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm SW. for <i>Holnis</i> hvide, faste Fyrvinkel.
	54° 51',0	9° 30',4	Vrag. Dybde o. Vg. 8,2 m.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm NW. for <i>Laagemade</i> Fyr-linie.
	54° 50',0	9° 30',2	Vrag. Dybde o. Vg. 11,0 m.	Ikke afm.	c. 0,4 Sm S. for <i>Laagemade</i> Fyr-linie.
	54° 50',1	9° 28',7	Vrag. Dybde o. Vg. 10,1 m.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm NW. for <i>Laagemade</i> Fyr-linie.
	54° 50',3	9° 28',7	Vrag. Dybde o. Vg. 8,2 m.	Ikke afm.	c. 0,4 Sm NW. for <i>Laagemade</i> Fyr-linie.
	54° 50',0	9° 28',5	Vrag. Dybde o. Vg. 11,9 m.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm NW. for <i>Laagemade</i> Fyr-linie.
	54° 49',6	9° 27',1	Vrag. Dybde o. Vg. 6,9 m.	Ikke afm.	c. 0,4 Sm W. for <i>Kielseng</i> Fyr-linie.

Kort Nr. 154, 152, 150 og 185.

(Rutemeddelelse Nr. 91/1946
udgaar).

Rute 9.

Eckernförde — Rute 8

I. Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket som anført.

Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Rutens Bredde: Punkt 1—3: Mellem 10 m Kurverne.

— 3—6: 2000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malot	Mær- ket	Fyrkarakter	Amn.	
	N. Br.	E. Lgd.						
1	<i>Eckernförde</i> Havn. 54° 28',1 9° 52',1		Lysspirtd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- tern.	1	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .		
2	54° 27',6	9° 53',2	Lysspirtd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- tern.	2	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .		
3	54° 28',1	9° 55',2	Lysspirtd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- tern.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .		
	3 Mellempunkter.		Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.	3 a 3 b 3 c	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .		
4	54° 30',0	10° 06',3	Lysspirtd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- tern.	4		Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
5	54° 30',8	10° 07',0	Lysspirtd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- tern.	5		Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
	3 Mellempunkter.		Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.	5 a 5 b 5 c	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .		
6	54° 34',7	10° 13',0	Lystd. m. 2 Balloner.	r.- og hv.- tern.	2		Hvidt Lys med To- Fmk. hv. 8,5 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 8.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.
 Oplysningerne kan kun betragtes som omtrent rigtige.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
<i>Eckern- fjärde</i> —1	54° 28',4	9° 50',7	Undervandsbaad.	Ikke afm.	c. 300 m SE. for <i>Eckernfjärde</i> . Havn.
	54° 28',1	9° 51',2	Vrag. Dybde o. Vg. 9,1 m.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm SW. for Ruten.
	54° 28',4	9° 51',9	Vrag. Master o. V.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm NE. for Ruten.
2—3	54° 27',1	9° 52',8	Vrag o. V.	Ikke afm.	c. 0,6 Sm S. for Ruten.
2—3	54° 27',4	9° 54',2	Vrag.	Ikke afm.	c. 0,4 Sm S. for Ruten.
2—3	54° 27',4	9° 54',8	Vrag. Master o.V.	Ikke afm.	c. 0,5 Sm S. for Ruten.
2—3	54° 28',9	9° 54',9	Vrag. Dybde o. Vg. 18,3 m.	Ikke afm.	c. 0,1 Sm S. for Ruten.
3—4	54° 27',6	9° 55',8	Vrag. o. V.	Ikke afm.	c. 0,6 Sm S. for Ruten.
3—4	54° 28',7	9° 56',4	Vrag.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm N. for Ruten.
3—4	54° 28',4	9° 58',0	Undervandshin- dring.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm S. for Ruten.
3—4	54° 29',4	9° 58',3	Vrag. Dybde o. Vg. 14,6 m.	Ikke afm.	c. 0,7 Sm N. for Ruten.
3—4	54° 30',7	10° 04',3	2 Vrag. M/S <i>Eli- sabeth</i> og M/S <i>Anna</i> . Dybde o. Vg. 5,0 m.	Sort Spidstd. tæt N. for Vg.	c. 0,9 Sm N. for Ruten.
3—4	54° 30',0	10° 05',2	Undervandsbaad	Ikke afm.	c. 0,2 Sm N. for Ruten.
3—4	54° 29',2	10° 06',5	Vrag. o. V.	Ikke afm.	c. 0,8 Sm S. for Ruten.
4—5	54° 30',7	10° 06',5	Undervandsbaad. Dybde o. Vg. 11,0 m.	Rød Spidstd. tæt N. for Vg.	c. 0,3 Sm NW. for Ruten.

Kort Nr. 185.

(Rutemeddelelse Nr. 92/1946
udgaar).

Rute 10.

W. om Femern.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Afmærkningen ligger som Midt-Vagerrække og skal holdes om Bagbord.
Rutens Bredde: 370 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 34',8	10° 47',0	Lys- og Fltd. m. 2 Ballo- ner.	r.- og hv.- tern.	4	Rødt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 1 og med Rute 28.
	3 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.	1 a 1 b 1 c	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
2	54° 25',1	10° 51',3	Lystd. (Spids-) m. 2 Balloner.	r.- og hv.- tern.	2 c	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 7.

Kort Nr. 185 og 186.

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

(Rutemeddelelse Nr. 75/1946
udgaar).

Rute 25.

Østersøen—Lille-Bælt—Farvandet N. for Fyn—Røsnæs SW.

I. Ruten gaar gennem nedennævnte Punkter og er afmærket, som anført.
Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Rutens Bredde er:

Punkt 1—17: 2000 m.
 — 17—18: Mellem 10 m Kurverne.
 — 18—32: { N. for Afmærkningen: 750 m.
 { S. - - - - - 500 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrlarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 45',2	10° 04',6	Lysspirt d. m. 2 Balloner.	r.- og hv.- tern.	5	Hvidt Lys med To- Fmk. hv. 9 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 8.
	2 Mellempunkter		Lysspirt dr.	r.- og hv.- tern.	1 a	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
2	54° 50',0	10° 09',8	Lysspirt d.	r. med gul Top	2	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
3	54° 54',5	10° 09',1	Lysspirt d.	r. med gul Top	3	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
4	54° 57',8	10° 05',7	Lysspirt d.	r. med gul Top	4	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Skæringspunkt med Rute 45 b.
5	55° 01',1	10° 02',0	Lysspirt d.	r. med gul Top	5	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 45.
6	55° 02',1	9° 55',9	Lysspirt d.	r. med gul Top	6	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
7	55° 05',1	9° 50',7	Lysspirt d.	r.	7	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målt r. med gul Top	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
8	55° 07',9	9° 45',4	Lysspirtd.	r. med gul Top	8	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 26.
9	55° 10',6	9° 46',4	Lysspirtd.	r.	9	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
10	55° 13',3	9° 47',3	Lysspirtd.	r. med gul Top	10	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 25 f.
11	55° 14',6	9° 47',8	Lysspirtd.	r. med gul Top	11	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
12	55° 15',3	9° 48',5	Lysspirtd.	r. med gul Top	12	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
13	55° 17',9	9° 52',5	Lysspirtd.	r. med gul Top	13	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
14	55° 19',5	9° 51',5	Lysspirtd.	r. med gul Top	14	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	*)
15	55° 21',7	9° 45',6	Lysspirtd.	r. med gul Top	15	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
16	55° 24',5	9° 44',4	Lysspirtd.	r.	16	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	*)
17	55° 27',5	9° 43',1	Lysspirtd.	r. med gul Top	17	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Ud for <i>Kolding</i> Fjord er der Til- slutning til Rute 25 a. (Se Rute 25 a).
18	55° 33',2	9° 46',6	Lysspirtd.	r. med gul Top	18	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
19	55° 36',1	9° 53',9	Lysspirtd.	r. med gul Top	19	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
20	55° 37',3	9° 59',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	20	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 25 b.
21	55° 38',5	10° 04',0	Lysspirtd.	r.	21	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
22	55° 40',2	10° 10',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	22	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 25 c.
23	55° 41',2	10° 16',9	Lysspirtd.	r.	23	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
24	55° 42',1	10° 23',7	Lysspirtd.	r. med gul Top	24	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
25	55° 45',4	10° 29',8	Lys- og Klttd.	r.	25	Rødt Gp.-Blk, Tre- Blk. hv. 15 ^s .	Skæringspunkt med Rute 27.
26	55° 45',1	10° 32',2	Lysspirtd.	r.	26	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
27	55° 44',7	10° 34',7	Lysspirtd.	r.	27	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
28	55° 44',4	10° 37',2	Lysspirtd.	r.	28	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
29	55° 44',1	10° 39',7	Lysspirtd.	r. med gul Top	29	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 25 d.
30	55° 43',8	10° 42',2	Lysspirtd.	r.	30	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
31	55° 43',4	10° 44',6	Lysspirtd.	r.	31	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
32	55° 43',1	10° 47',1	Lys- og Klttd.	r.	27	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 10 ^s .	Tilslutningspunkt med Rute 28 og Rute 28 c. Anker- plads C. Se næste Side.

*) Paa Grund af mulig Tilstedeværelse af Bundminer i Nærheden af Ruten tilraades det at holde sig i den E.-lige Del af Ruten ved *Wedellsborg Hoved*. (Nav. warning-Nr. 470 — 1946).

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed:

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
2—3	54° 54',0	10° 09',8	Galease <i>Conni</i> .	Ikke afm.	Ufarligt for Sej- ladsen. c. 0,7 Sm E. for Ruten.
4—5	54° 59',5	10° 02',0	Fiskerkutter <i>Gerda</i> + 1 Vrag.	Ikke afm.	c. 1 Sm W. for Ruten.
6—7	55° 03'	9° 52'	Luftfartøj.	Ikke afm.	c. 0,8 Sm SW. for Ruten.
13—14	55° 26'	9° 42'	Fiskerbaad <i>Al- raune</i> .	Ikke afm.	P. D. c. 1 Sm W. for Ruten.
17—18	55° 33',3	9° 46',7	Undervandshin- dring.	Ikke afm.	Tæt N. for Ruten.
23—24	55° 42'	10° 22'	<i>Hollandsk</i> Kutter.	Ikke afm.	c. 0,1 Sm N. for Ruten.
26—27	55° 45',5	10° 34',2	Dampsk. <i>Elsa</i>	Vgv. 1 Fl. S. t. W. for Vg.	c. 0,7 Sm N. for Ruten.
27—28	55° 44',6	10° 36',6	Dampsk. <i>Rita</i> . Dybde o. Vg. 10,0 m.	Ikke afm.	Tæt N. for Ruten.
Ved Pkt. 32	55° 43',1	10° 47',2	Undervandshin- dring.	Ikke afm.	P. D. I Rutens Nærhed.

III. Ankerplads C. SW. for *Rosnæs* mellem følgende Punkter:

1. 55° 44',5 N. 10° 48',1 E.
2. 55° 44',1 N. 10° 51',5 E.
3. 55° 42',7 N. 10° 50',7 E.
4. 55° 43',1 N. 10° 47',2 E.

Ved Opankring paa Ankerpladsen skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Kort Nr. 154, 151, 152, 150, 114, 103, 140, 141 og 185.

(Rutemeddelelse Nr. 10/1946
udgaar).

Rute 25 a.

Kolding.

I. Ruten er minestroget i Farvandets Bredde W. for *Flessingen* og N. for 55° 30',0 N.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 30',4	9° 39',2	Ikke afm.				Tilslutningspunkt til Rute 25.
Herfra til <i>Kolding</i> efter normal Afmærkning.							

Kort Nr. 156, 151 og 150.

(Rutemeddelelse Nr. 11/1946
udgaar).

Rute 25 b.

Vejle.

I. Rutens Midterlinie er afmærket, som nedenfor anført.

Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Rutens Bredde: Punkt 1 — Gravede Rende: 600 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 37',3	9° 59',0	Lysspirtd.	r.	20	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 25.
1 a	55° 38',3	9° 55',3	Spidstd. m. Stage.	r.			
2	55° 39',0	9° 52',0	Stage m. 1 opadv. Kost.	r.			
2 a	55° 39',6	9° 49',5	Spidstd. m. Stage.	r.			
2 b	55° 40',3	9° 46',2	Spidstd. m. Stage.	r.			
3	55° 40',5	9° 43',7	Stage m. 1 opadv. Kost.	r.			
4	55° 42',0	9° 41',1	Stage m. 1 opadv. Kost.	r.			
Herfra gennem den gravede Rende til Vejle.							

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	55° 37',7	9° 57',1	Vrag. Mindste Dybde 11 m.	Ikke afm.	Tæt S. for Ruten.

Kort Nr. 157, 114, 103 og 150.

(Rutemeddelelse Nr. 12/1946
udgaar).

Rute 25 c.

Horsens.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.

Afmærkningen ligger som en Side-Vagerrække.

Der skal holdes W. om Vagerne.

Rutens Bredde: Punkt 1—3: 500 m.

Punkt 3—Gravede Rende: Farvandets Bredde.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Mølet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 40',2	10° 10',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	22	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	Tilslutningspunkt til Rute 25.
1 a	55° 42',1	10° 09',0	Spidstd. m. Stage.	r.			
2	55° 43',9	10° 08',0	Stumpstd. m. 3 nedadv. Koste.	hv.			
2 a	55° 45',8	10° 06',5	Spidstd. m. Stage.	r.			
3	55° 47',7	10° 05',3	Spidstd. m. 3 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt for Rute 25 e.
Herfra følges normal Afmærkning (Fyrclinier) til <i>Horsens</i> .							

Kort Nr. 103, 114 og 150.

(Rutemeddelelse Nr. 13/1946
udgaar).

Rute 25 d.

Ballen.

I. Rutens Midterlinie er afmærket som nedenfor anført.

Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Rutens Bredde: 500 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 44',1	10° 39',7	Lysspirtd.	r. med gul Top	29	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 25.
2	55° 46',5	10° 39',6	Spidstd. m. Stage.	r.			
3	55° 48',9	10° 40',5	Spidstd. m. I opadv. Kost.	r.			
Herfra til <i>Ballen</i> Havn.							

Kort Nr. 112, 103, 140, 141.

(Rutemeddelelse Nr. 14/1946
udgaar).

Rute 25 e.

Endelave.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.

Afmærkningen ligger som en Side-Vagerrække.

Der skal holdes 100 m S. (henholdsvis W.) om Vagerne.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 47',7	10° 05',3	Spidstd. m. 3 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 25 c.
1 a	55° 48',3	10° 08',4	Spidstd. m. Stage.	r.			
2	55° 48',8	10° 11',7	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			
3	55° 48',3	10° 15',4	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
4	55° 46',2	10° 15',7	Stage m. 1 opadv. Herfra til <i>Endelave</i> Havn.	r.			

Kort Nr. 103, 112, 114 og 150.

(Rutemeddelelse Nr. 74/1946
udgaar).

Rute 25 f.

Aarøsund.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Nedennævnte Afmærkning skal holdes om Bagbord.

Rutens fulde Bredde er:

Mellem Pkt. 1 og 3: 500 m.

Resten af Ruten: Mellem 10 m Kurverne.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 13',3	9° 47',3	Lysspirtd.	r. med gul Top	10	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 25.
2	55° 13',2	9° 44',9	Lysspirtd.	r.	2	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
3	55° 13',7	9° 43',9	Ikke afm.				
Herfra videre imellem 10 m Kurverne til <i>Aarøsund</i> Havn.							

Kort Nr. 151 og 150.

(Rutemeddelelse Nr. 77/1946
udgaar).

Rute 26.

Lille-Bælt—Aabenraa og Als Sund—Flensborg Fjord.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.

Rutens Bredde er:

Punkt 1—*Aabenraa*: 800 m.

— 3—5: 800 m.

— 5—6: Færvandets Bredde.

— 6—8: 800 m.

Rutens Midterlinie gaar gennem følgende Punkter:

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 07',9	9° 45',4	Lysspirtd.	r. med gul Top	8	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 25.
2	55° 05',7	9° 40',6	Lysspirtd.	r.	2	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
3	55° 03',3	9° 36',5	Lysspirtd.	r. med gul Top	3	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
4	55° 00',4	9° 40',0	Ingen Afm.				Herfra følges normal Afmærkning til <i>Aabenraa</i> eller videre til
5	54° 59',7	9° 45',3	Ingen Afm.				Herfra følges normal Afmærkning paa dybeste Vand gennem <i>Als Sund</i> til
6	54° 53',6	9° 47',3	Lystd.	r.	Øster- hage 4	Hvidt Et-Blk. hv. 3 ^s .	
7	54° 51',8	9° 48',3	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
8	54° 50',0	9° 49',6	Lys- og Klttd. m. 2 Ballo- ner	r.- og hv.- tern.	7	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 8.

Kort Nr. 151, 152, 154, 150 og 185.

(Rutemeddelelse Nr. 97/1946
udgaar).

Rute 27.

Odense — E. om Tunø — Aarhus.

I. Rutens Midterlinje gaar gennem nedennævnte Punkter 1—11.
Rutens Bredde: *Klintebjærg* — Punkt 2: Farvandets Bredde. Resten: 1000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
	Fra <i>Odense Havn</i> følges normal Afmærkning gennem <i>Odense Kanal</i> og <i>Odense Fjord</i> til:						
1	55° 31',9	10° 34',6	Ikke afm.				
2	55° 32',2	10° 34',6	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			
3	55° 33',4	10° 33',4	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
3 a	55° 35',1	10° 32',9	Spidstd. m. Stage	r.			
3 b	55° 37',1	10° 32',3	Spidstd. m. Stage.	r.			
3 c	55° 39',2	10° 31',7	Spidstd. m. Stage.	r.			
3 d	55° 41',1	10° 31',2	Spidstd. m. Stage.	r.			
4	55° 43',0	10° 30',6	Spidstd. m. Stage.	r.			
5	55° 45',4	10° 29',8	Lys- og Kldt.	r.	25	Rødt Gp.- Blk., Tre- Blk. hv. 15 ^s .	Skæringspunkt med Rute 25.
6	55° 47',9	10° 29',9	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
7	Herfra til 55° 49',4	<i>Kolby Kaas</i> Havn eller 10° 29',9	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			videre til
8	55° 52',0	10° 28',3	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
8 a	55° 55',1	10° 29',3	Spidstd. m. Stage.	r.			
9	55° 58',1	10° 30',3	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			
10	55° 58',5	10° 29',7	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
	5 Mellempunkter (indbyrdes Afstand c. 2,4 Sm)		Spidstdr. m. Stage.	r.			
11	56° 09',8	10° 14',1	Ikke afm. Herfra til <i>Aarhus</i> Havn.				

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
5—6	55° 45',9	10° 29',4	<i>Tysk</i> Minepram. Dybde o. Vg. 25,5 m.	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	c. 0,4 Sm W. for Ruten.
6—7	55° 48',5	10° 28',1	M/Galease <i>Minde</i> . Dybde o. Vg. 5,0 m.	Ikke afm.	c. 0,9 Sm W. for Ruten.

Kort Nr. 115, 112, 114, 103, 150 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 98/1946
udgaar).

Rute 28.

Østersøen - Store-Bælt - Kattegat Vesterrende - Anholt NW. t. W.

I. Ruten gaar gennem nedennævnte Punkter 1—49, og er afmærket, som anført.
Afmærkningen skal holdes om Bagbord.Rutens Bredde: Punkt 1—38: 2000 m.
— 38—43: 1500 -
— 43—49: | E. for Afmærkningen: 750 m.
| W. - : 1000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 34',8	10° 47',0	Lys- og Fltd. m. 2 Ballo- ner.	r. og hv.- tern.	4	Rødt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 1 og med Rute 10.
	3 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r. og hv.- str. (lodr.)	1 a 1 b 1 c	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
2	54° 41',2	10° 44',7	Lysspirtd.	r. med gul Top	2	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
3	54° 43',6	10° 46',0	Lysspirtd.	r.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
4	54° 46',1	10° 47',5	Lysspirtd.	r. med gul Top	4	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
5	54° 47',8	10° 50',0	Lys- og Fltd.	r.	5	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 10 ^s .	
6	54° 50',0	10° 50',0	Lysspirtd.	r.	6	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
7	54° 52',2	10° 50',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	7	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
8	54° 54',9	10° 51',9	Lysspirtd.	r. med gul Top	8	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Skæringspunkt med Rute 28 a.
9	54° 56',2	10° 52',8	Lysspirtd.	r. med gul Top	9	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
10	54° 58',0	10° 57',3	Lysspirtd.	r.	10	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
11	54° 59',9	11° 01',6	Lys- og Fltd.	r.	11	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7½ ^s .	
12	55° 03',3	11° 02',0	Lysspirtd.	r.	12	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
13	55° 06',6	11° 02',8	Lysspirtd.	r.	13	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
14	55° 09',9	11° 03',4	Lysspirtd.	r. med gul Top	14	HvidtEt-Blk. hv. 6 ^s .	
15	55° 12',2	11° 05',5	Lys- og Fltd.	r.	15	Hvidt Et-Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 44.
16	55° 13',1	11° 06',4	Lystd.	r.	16	HvidtEt-Blk. hv. 6 ^s .	
17	55° 15',4	11° 04',8	Lysspirtd.	r.	17	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
17 A.	55° 17',5	11° 03',4	Lysspirtd.	r. med gul Top	17 A	HvidtEt-Blk. hv. 6 ^s .	Ved SW.-lige Hjørne af Ankerplads B, se nedenfor.
18	55° 18',7	11° 02',4	Lys- og Fltd.	r.	18	Hvidt To-Blk. hv. 10 ^s .	Skæringspunkt med Rute 28 b.
19	55° 19',6	11° 01',8	Lysspirtd.	r. med gul Top	19	HvidtEt-Blk. hv. 6 ^s .	
Paa 55° 20' (13") N. 11° 02' (50") E., c. 700 m E. for Rutens Midterlinie. er udlagt <i>Halsskov Rev</i> Fyrskib, som viser hvidt Et-Blink hver 12 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 9 ^s , Taagesignal: En-Tone hvert 1 ^m .							
20	55° 21',9	11° 02',8	Lysspirtd.	r. med gul Top	20	HvidtEt-Blk. hv. 6 ^s .	
21	55° 25',0	10° 59',3	Lysspirtd.	r.	21	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
22	55° 27',8	10° 55',8	Lysspirtd.	r.	22	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
23	55° 30',6	10° 52',5	Lysspirtd.	r. med gul Top	23	HvidtEt-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 28 i.
24	55° 33',8	10° 50',4	Lysspirtd.	r.	24	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
25	55° 36',6	10° 48',5	Lysspirtd.	r. med gul Top	25	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
26	55° 39',3	10° 44',7	Lysspirtd.	r. med gul Top	26	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
27	55° 43',1	10° 47',1	Lys- og Kltd.	r.	27	Hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 10 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 25 og Rute 28 c. — Ankerplads C, se nedenfor.
28	55° 45',2	10° 48',3	Lys- og Fltd.	r.	28	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 15 ^s .	
29	55° 46',6	10° 50',8	Lysspirtd.	r.	29	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
30	55° 48',1	10° 53',5	Lysspirtd.	r. med gul Top	30	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
31	55° 51',0	10° 56',0	Lysspirtd.	r.	31	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
32	55° 53',7	10° 58',4	Lystd.	r.	32	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7½ ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 28 f.
33	55° 55',8	10° 59',5	Lysspirtd.	r.	33	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
34	55° 58',2	11° 00',8	Lys- og Fltd.	r.	34	Hvidt Et-Blk. hv. 10 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 28 d. — Ankerplads E, se nedenfor.
35	56° 00',6	11° 02',9	Lysspirtd.	r. med gul Top	35	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
36	56° 02',3	11° 05',7	Lysspirtd.	r.	36	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
37	56° 03',9	11° 08',8	Lystd.	r.	37	Hvidt To-Blk. hv. 10 ^s .	
38	56° 05',9	11° 08',8	Kattegat SW. Fyrskib,			Hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 4 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 20 ^s . Taagesignal: To-Toner hvert 1 ^m . Radiofyr.	Tilslutningspunkt for Rute 34.
39	56° 09',5	11° 04',8	Lysspirtd.	r. med gul Top	39	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
40	56° 12',0	11° 05',0	Lysspirtd.	r.	40	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
41	56° 15',1	11° 05',0	Lysspirtd.	r.	41	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
42	56° 19',5	11° 05',7	Lysspirtd.	r. med gul Top	42	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 28 j.
43	56° 24',1	11° 06',7	Lys- og Fltd.	r.	43	Hvidt Et-Blk. hv. 3 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 28 h og Rute 28 k.
44	56° 28',4	11° 08',0	Lysspirtd.	r.	44	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
45	56° 32',6	11° 08',7	Lys- og Fltd.	r.	45	Hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 5 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 28 e.
46	56° 37',0	11° 09',5	Lysspirtd.	r.	46	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
47	56° 41',4	11° 10',0	Lysspirtd.	r.	47	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
48	56° 45',8	11° 10',5	Lysspirtd.	r.	48	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
49	56° 50',7	11° 11',0	Lys- og Fltd.	r.	49	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7½ ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 38.

II: Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	54° 38',5	10° 45',6	<i>Tromp (Hollandsk M/S)</i>	Ikke afm.	I Ruten (PD.)
2—3	54° 43',7	10° 46',2	<i>Tysk Ministryger.</i>	Ikke afm.	c. 0,1 Sm E. for Ruten.
7—8	54° 54',2	10° 51',7	Undervandshindring.	Ikke afm.	c. 0,7 Sm SW. for Ruten. ED.
8—9	54° 55',6	10° 52',8	<i>Listo (Dampsk.).</i> Dybde o. Vg. 13 m.	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	c. 0,2 Sm E. for Ruten.
10—11	54° 58',4	10° 56',8	<i>Antares (M/Skib).</i> Dybde o. Vg. 9,3 m.	Lysspirtd. hv. Hurtigblink. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	c. 0,4 Sm NW. for Ruten.
12—13	55° 06',3	11° 03',2	Formodet Undervandshindring.	Ikke afm.	P. D. c. 0,2 Sm E. for Ruten.
13—14	55° 08',1	11° 02',0	<i>Kaleva (Dampsk.)</i> 2 Master o. V.	Vglt. gr. To-Blk. hv. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	c. 0,6 Sm W. for Ruten.
27	55° 43',1	10° 47',2	Undervandshindring.	Ikke afm.	P. D. I Rutens Nærhed.
30—31	55° 48',1	10° 53',9	<i>Tysk Transport-skib Kaiser.</i> Dybde o. Vg. 13 m.	Ikke afm.	Tæt E. for Ruten.
30—31	55° 50',5	10° 55'	Undervandshindring.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm W. for Ruten.
34—35	56° 00'	11° 03'	Undervandshindring (Luftfartøj).	Ikke afm.	c. 0,4 Sm E. for Ruten.
35—36	56° 01',7	11° 03',3	<i>Tysk Forpostskib.</i>	Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	c. 0,5 Sm NW. for Ruten.
37—38	56° 05',9	11° 07',0	<i>Wotan. (Bugser- og Bjærgningsbaad).</i> Dybde o. Vg. 12,8 m.	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	c. 0,9 Sm W. for Ruten.
38—39	56° 07'	11° 08'	Vrag.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm E. for Ruten.
46—47	56° 47',0	11° 10',5	Vrag.	Ikke afm.	I Rutens Nærhed.
48—49	56° 47',3	11° 10',0	<i>H. 203. Elna (Fiskerfartøj).</i>	1 mindre Bøje.	c. 0,2 Sm W. for Ruten.
48—49	56° 47',2	11° 12',5	Vrag. Forg. eft.	Ikke afm.	c. 1 Sm E. for Ruten.

III. Ankerpladser.

Der findes minestrøgne Ankerpladser inden for Linier gennem nedennævnte Punkter: Ankerplads *B.* Ved *Korsør*.

- Pkt. 1. 55° 18',6 N. 11° 02',5 E.
 — 2. 55° 19',6 N. 11° 04',5 E.
 — 3. 55° 18',1 N. 11° 05',3 E.
 — 4. 55° 17',5 N. 11° 03',5 E.

Af Hensyn til Færgetrafiken bør Ankring fortrinsvis finde Sted i den sydlige Halvdel af Ankerpladsen.

Ankerplads *C.* SW. for *Rosnæs*.

Pkt.	1.	55° 44',5	N.	10° 48',1	E.
—	2.	55° 44',1	N.	10° 51',5	E.
—	3.	55° 42',7	N.	10° 50',7	E.
—	4.	55° 43',1	N.	10° 47',2	E.

Ankerplads *E.* NW. for *Sejro*.

Pkt.	1.	55° 59',9	N.	10° 59',4	E.
—	2.	55° 59',5	N.	11° 01',9	E.
—	3.	55° 58',1	N.	11° 00',9	E.
—	4.	55° 58',5	N.	10° 58',3	E.

Ved Opankring paa Ankerpladserne skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Kort Nr. 143, 141, 142, 112, 103, 185, 140, 102 og 100. •

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 3. Januar 1947.

Nr. 1.

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

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

Med dette Nummer følger:

Rutemeddelelser Nr. 1—20 1947 inclusive.

Danmark.

1. (T). Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.
Detaller. Paa Grund af Isforholdene kan det ikke forventes, at Afmærkningen i indre danske Farvande er paa Plads og i Orden.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 53/2153 1946.

I. Østersøen.

2. Østersøen E. for Trolleborg—Wismar. Oplysning om minefrie og minefarlige Omraader.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1424, 38/1463, 38/1466, 39/1511 51/2064 og 51/2065 1946.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Farvandet E. for en Linie gennem Punkterne:

- Skæringen mellem Grænsen for svensk Søterritorium og Meridianen $13^{\circ} 00' E$.
- $55^{\circ} 06' N. 13^{\circ} 00' E$.
- $54^{\circ} 00' N. 11^{\circ} 11' E$.

anses for at være frit for Miner med Undtagelse af følgende Omraader I—III, V—XI og XIV—XXV.

I. Farvandet omkring *Rügen* inden for en Linie gennem følgende Punkter:

- Skæringen mellem Kystlinien E. for *Swinemünde* og Meridianen $14^{\circ} 45' E$.
- $54^{\circ} 15' N. 14^{\circ} 45' E$.
- $54^{\circ} 07' N. 14^{\circ} 25' E$.
- $54^{\circ} 52',4 N. 13^{\circ} 48' E$.
- $54^{\circ} 52',4 N. 13^{\circ} 10' E$.
- $55^{\circ} 06' N. 13^{\circ} 10' E$.
- $55^{\circ} 03',5 N. 13^{\circ} 22' E$.

- h. $55^{\circ} 07',5$ N. $13^{\circ} 24'$ E.
 - i. $55^{\circ} 10'$ N. $13^{\circ} 10'$ E.
 - j. 4 Sm fra svensk Kyst paa $13^{\circ} 10'$ E.
 - k. 4 Sm fra svensk Kyst paa $13^{\circ} 00'$ E.
 - l. $55^{\circ} 06'$ N. $13^{\circ} 00'$ E.
 - m. $54^{\circ} 00'$ N. $11^{\circ} 11'$ E.
- II. Et Omraade mellem *Rügen* og *Sveriges S.-Kyst* inden for en Linie gennem følgende Punkter:
- a. $55^{\circ} 01'$ N. $13^{\circ} 17',5$ E.
 - b. $54^{\circ} 59'$ N. $13^{\circ} 31'$ E.
 - c. $54^{\circ} 54',8$ N. $13^{\circ} 29'$ E.
 - d. $54^{\circ} 57',2$ N. $13^{\circ} 15',5$ E.
- III. [Omraadet W. for *Bornholm* inden for en Linie gennem følgende Punkter:
- a. *Bornholm* N.-Kyst paa $14^{\circ} 48',0$ E. Lgd.
 - b. $55^{\circ} 19',0$ N. $14^{\circ} 48',0$ E.
 - c. $55^{\circ} 19',0$ N. $14^{\circ} 43',0$ E.
 - d. $54^{\circ} 58',0$ N. $14^{\circ} 21',0$ E.
 - e. $54^{\circ} 48',0$ N. $14^{\circ} 21',0$ E.
 - f. $54^{\circ} 48',0$ N. $14^{\circ} 48',0$ E.
 - g. *Bornholm* S.-Kyst paa $14^{\circ} 48',0$ E. Lgd.
- V. Farvandet N. for *Kolberg* inden for en Linie gennem følgende Punkter:
- a. Skæringen mellem Kystlinien W. for *Kolberg* og Meridianen $15^{\circ} 21'$ E.
 - b. $54^{\circ} 20'$ N. $15^{\circ} 21'$ E.
 - c. $54^{\circ} 23',5$ N. $15^{\circ} 27'$ E.
 - d. $54^{\circ} 23',5$ N. $15^{\circ} 48',5$ E.
 - e. Skæringen mellem Kystlinien E. for *Kolberg* og Meridianen $15^{\circ} 48',5$ E.
- VI. Et Omraade NE. for *Kolberg* begrænset af en Cirkellinie med Centrum i Punktet $54^{\circ} 37',5$ N. $15^{\circ} 53',8$ E. og med Radius 3 Sm.
- VII. Et Omraade W. for *Stolpmünde* inden for en Linie gennem følgende Punkter:
- a. $54^{\circ} 37',4$ N. $16^{\circ} 37'$ E.
 - b. $54^{\circ} 33',8$ N. $16^{\circ} 29',6$ E.
 - c. $54^{\circ} 33',4$ N. $16^{\circ} 33',8$ E.
 - d. $54^{\circ} 36',1$ N. $16^{\circ} 39',5$ E.
- VIII. Et Omraade N. for *Stolpmünde* inden for en Linie gennem følgende Punkter:
- a. $54^{\circ} 40',4$ N. $16^{\circ} 59',5$ E.
 - b. $54^{\circ} 42',7$ N. $16^{\circ} 48',1$ E.
 - c. $54^{\circ} 38',3$ N. $16^{\circ} 38',9$ E.
 - d. $54^{\circ} 37',1$ N. $16^{\circ} 41',4$ E.
 - e. $54^{\circ} 41'$ N. $16^{\circ} 49',6$ E.
- IX. *Danzig* Bugt inden for en Linie gennem følgende Punkter:
- a. Skæringen mellem Kystlinien og Meridianen $20^{\circ} 00'$ E.
 - b. $55^{\circ} 09',5$ N. $20^{\circ} 00'$ E.
 - c. $55^{\circ} 09',5$ N. $19^{\circ} 39'$ E.
 - d. $55^{\circ} 05',0$ N. $19^{\circ} 39'$ E.
 - e. $55^{\circ} 05',0$ N. $18^{\circ} 00'$ E.
 - f. $54^{\circ} 55',0$ N. $18^{\circ} 00'$ E.
 - g. $54^{\circ} 55',0$ N. $17^{\circ} 48'$ E.
 - h. Skæringen mellem Kystlinien og Meridianen $17^{\circ} 48'$ E.
- X. Et Omraade E. for *Danzig* Bugt begrænset af en Cirkellinie med Centrum i Punktet $55^{\circ} 00',6$ N. $20^{\circ} 18',9$ E. og Radius 2 Sm.
- XI. Et Omraade SW. for *Memel* begrænset af en Cirkellinie med Centrum i Punktet $55^{\circ} 25'$ N. $20^{\circ} 37',5$ E. og Radius $2\frac{1}{2}$ Sm.
- XIV. Et Omraade WNW. for *Memel* inden for en Linie gennem følgende Punkter:
- a. $56^{\circ} 10',0$ N. $19^{\circ} 37',0$ E.
 - b. $56^{\circ} 02',4$ N. $20^{\circ} 18',0$ E.
 - c. $55^{\circ} 59',0$ N. $20^{\circ} 17',5$ E.

- d. $55^{\circ} 52',1$ N. $20^{\circ} 53',8$ E.
 e. $55^{\circ} 45',8$ N. $20^{\circ} 52',0$ E.
 f. $56^{\circ} 00',5$ N. $19^{\circ} 34',6$ E.
- XV. Farvandet udfor *Memel* begrænset af Breddeparallerne $55^{\circ} 48'$ N. og $55^{\circ} 39',5$ N., Meridianen $20^{\circ} 56'$ E. samt Kysten.
- XVI. Farvandet udfor *Libau* begrænset saaledes:
 a. Mod N. af Breddeparallellen $56^{\circ} 49'$ N.
 b. Mod W. af en Linie gennem følgende Punkter:
 I. $56^{\circ} 49'$ N. $20^{\circ} 28'$ E.
 II. $56^{\circ} 40'$ N. $20^{\circ} 28'$ E.
 III. $56^{\circ} 40'$ N. $20^{\circ} 31',8$ E.
 IV. $56^{\circ} 20'$ N. $20^{\circ} 31',8$ E.
 V. $56^{\circ} 20'$ N. $20^{\circ} 28'$ E.
 VI. $56^{\circ} 06',5$ N. $20^{\circ} 28'$ E.
 c. Mod S. af Breddeparallellen $56^{\circ} 06',5$ N.
 d. Mod E. af Kysten.
- XVII. Et Omraade S. for *Uzava* begrænset af Breddeparallerne $57^{\circ} 10'$ N. og $57^{\circ} 04'$ N., af Meridianen $21^{\circ} 15'$ E. samt af Kysten.
- XVIII. Farvandet omkring W.-lige Indsejling til *Riga* begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:
 a. $58^{\circ} 00',0$ N. $22^{\circ} 11',4$ E.
 b. $57^{\circ} 55',0$ N. $22^{\circ} 27',5$ E.
 c. $57^{\circ} 57',5$ N. $22^{\circ} 48',0$ E.
 d. $57^{\circ} 46',4$ N. $22^{\circ} 56',5$ E.
 e. $57^{\circ} 45',5$ N. $22^{\circ} 36',5$ E. (*Kolkasrags* Pynt)
 Derfra langs Kysten til
 f. Skæringen mellem Kystlinien og Breddeparallellen $57^{\circ} 20'$ N. og videre gennem
 g. $57^{\circ} 25',0$ N. $21^{\circ} 15',0$ E.
 h. $57^{\circ} 40',0$ N. $21^{\circ} 32',5$ E.
 i. $57^{\circ} 40',0$ N. $21^{\circ} 26',0$ E.
 j. $57^{\circ} 48',0$ N. $21^{\circ} 26',0$ E.
 k. $57^{\circ} 58',5$ N. $21^{\circ} 59',0$ E.
- XIX. Et Omraade SE. for *Kolkasrags* inden for en Linie gennem følgende Punkter:
 a. $57^{\circ} 40',5$ N. $22^{\circ} 48',4$ E.
 b. $57^{\circ} 39',2$ N. $22^{\circ} 57',5$ E.
 c. $57^{\circ} 35',0$ N. $22^{\circ} 55',7$ E.
 d. $57^{\circ} 36',5$ N. $22^{\circ} 46',5$ E.
- XX. Farvandet udfor *Riga* begrænset af:
 Breddeparallellen $57^{\circ} 12',5$ N. og Kysten samt af Meridianerne $23^{\circ} 50'$ E. og $24^{\circ} 08',5$ E.
- XXI. Farvandet S. for *Øsel* begrænset af:
 Mod N. og W. *Øsels* Kyst.
 Mod S. af Breddeparallellen $58^{\circ} 00'$ N.
 Mod E. af Meridianen $23^{\circ} 00'$ E.
- XXII. *Moon Sund*. Et Omraade begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:
 a. Skæringen mellem *Estlands* Kyst og Breddeparallellen $58^{\circ} 35'$ N.
 b. Skæringen mellem *Moons* E.-Kyst og Breddeparallellen $58^{\circ} 35'$ N.
 c. Derfra langs *Moons* Kyst til Punktet $58^{\circ} 30',6$ N. $23^{\circ} 21'$ E.
 d. Punktet $58^{\circ} 27',5$ N. $23^{\circ} 19'$ E. paa *Øsel*.
 e. Derfra langs *Øsels* Kyst til Punktet $58^{\circ} 25',8$ N. $23^{\circ} 18'$ E.
 f. $58^{\circ} 17'$ N. $23^{\circ} 18'$ E.
 g. $58^{\circ} 20'$ N. $23^{\circ} 45',7$ E. paa *Estlands* Kyst.
- XXIII. Farvandet S. for *Pernau* begrænset af:
 Breddeparallerne $58^{\circ} 17'$ N. og $58^{\circ} 05'$ N. og af Meridianen $24^{\circ} 12'$ E. samt af Kysten.

- XXIV. *Taggalaklet Bugt*. Farvandet S. for en Linie mellem følgende Punkter er farligt paa Grund af Miner:
- 58° 30',5 N. 22° 00' E.
 - 58° 30',5 N. 22° 08',5 E.
 - 58° 29',9 N. 22° 08',5 E.
- XXV. Hele *Finske Bugt* E. for Linien gennem nedennævnte Punkter er farlig paa Grund af Miner:
- Skæringen mellem Grænsen for *finsk* Søterritorium og Meridianen 22° 00' E.
 - 59° 08' N. 22° 00' E.
 - 59° 00' N. 21° 53' E.
 - 58° 34',2 N. 22° 17' E. paa *Øsel*.
 - Derfra langs Kysten til Skæringen mellem denne og Meridianen 22° 35' E.
 - Skæringen mellem *Dago* S.-Kyst og Meridianen 22° 35' E.
 - Derfra langs *Dago* E.-Kyst til Skæringen mellem denne og Breddeparallellen 59° 00' N.
 - Skæringen mellem W.-Kysten af *Wormsi Øen* og Breddeparallellen 59° 00' N.
 - Derfra langs N.-Kysten af *Wormsi Øen* til Skæringen mellem Kystlinien og Breddeparallellen 59° 00' N.
 - Skæringen mellem *Estlands* Kystlinie og Breddeparallellen 59° 00' N.
- (N. t. M. Naveams Nr. 1126—1135 incl. London 1946.)

3. (T). Danmark. Rødby Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 54° 39',1 N. 11° 21',0 E.

Detaller. 1. Efter foretaget Oprensningsarbejde er Dybden i Indløbet til *Rødby Havn* atter normal.

2. Vanddybden i selve Havnen er imidlertid aftaget, og der kan endnu ikke siges noget om, hvornaar Oprensning kan finde Sted.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1009 1946.

4. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Lundehøje Fiskerihavn (Krambes Havn). Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 54° 38',8 N. 11° 33',3 E.

Detaller. *Lundehøje* Fiskerihavn er for Tiden delvis opfyldt af Tang og Mudder.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/6 1946.

5. (T). Danmark. Klintholm Havn. Dybde i Indløbet formindsket.

Position. c. 54° 57',1 N. 12° 28',3 E.

Detaller. Dybden i Indløbet til *Klintholm* Havn er midlertidigt aftaget til c. 2,6 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 29/1183 1946.

6. Danmark. Bornholm. Rønne. Fare ved Opankring i Indløbet til Havnon. Advarsel.

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

Detaller. Da det har vist sig, at *tyske* Krigsfartøjer, der i Maj Maaned 1945 forlod *Rønne* Havn, forinden havde udkastet forskellige farlige Sprængladninger i Havnebassinerne (Dybvandsbomber, magnetiske Miner, Granater m. m.), har man fra Havnens Side søgt at rense Bassinerne derfor.

Arbejdet er blevet udført med Dykker, og man anser det nu for sandsynligt, at selve Havnebassinerne er rene for farligt Sprængstof, hvorimod det ikke med fuldstændig Vished kan godtgøres, at dette ogsaa er Tilfældet med Indløbet til Havnen. Man maa derfor anse det for at være forbundet med Fare at ankre i Indløbet til *Rønne* Havn, og saadan Opankring bør saa vidt muligt undgaas.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/8 1946.

7. Danmark. Bornholm. Rønne. Havnearbejder paabegyndt. Fyr fjernet.

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

Detaller. I *Sydhavn* i *Rønne Havn* er paabegyndt Udførelsen af ret omfattende Havnearbejder, i Forbindelse med hvilke *Sydhavns* tidligere NE.-lige Mole er ved at blive

fjernet. Det paa denne Moles Hoved anbragte *Ronne Havn Fyr*, der viste hvidt, fast Lys, er nedlagt.

Kort Nr. 189 og 188.

Publikationer. Havnelods, Side 184. Fyr-Fort. Nr. 856.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 12/564 1946.

S. (T). Danmark. Bornholm NE.-Kyst. Tejn Havn. Oplysning om Havnen.

Position. c. 55° 14',9 N. 14° 50',6 E.

Detaller. Yderhavnen i *Tejn Havn* er for Tiden tilsandet, da Ydermolen er i Stykker.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/10 1946.

9. (T). Danmark. Bornholm SW.-Kyst. Bakkerne Baadehavn. Tilsanding.

Position. c. 54° 59',9 N. 14° 59',7 E.

Detalles. *Bakkerne Baadehavn* er for Tiden fuldstændigt tilsandet inden for Molerne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/11 1946.

10. Sverige. Østersoen. Advarsel mod Ankring og Fiskeri.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. Paa Grund af, at der endnu bestaar en vis Risiko for enkelte Miner, som er blevet liggende paa Bunden, advares imod Ankring og Fiskeri inden for følgende Omraader ved de svenske Kyster i *Østersoen*:

- e) SE. for *Storkläppen* mellem Breddeparallellell gennem *Storkläppen Fyr* og Breddeparallellell gennem *Ljungskär* Stangbaake indtil 8 Sm fra de yderste Skær.
- f) SE. for *Häradsjär* mellem Breddeparallellell gennem *Häradsjär Fyr* og Breddeparallellell gennem *Viesjär* indtil 10 Sm fra de yderste Skær.
- g) SE. for *Arkö* mellem Breddeparallellell gennem *Svarta Uterklabbens Baake* og Breddeparallellell gennem *Sandsänkans Fyr* indtil 10 Sm fra de yderste Skær.
- h) I *Ålandshav* inden for et Omraade, der begrænses:
 1. mod N. af: Breddeparallellell 60° 21',0 N.
 2. mod S. af: — 60° 15',0 N.
 3. mod W. af de rette Linier, der forbinder Punkterne:

60° 21',0 N. 18° 58',8 E.
60° 16',0 N. 18° 53',6 E.
60° 15',0 N. 18° 53',6 E.
 4. mod E. af de rette Linier, der forbinder Punkterne:

60° 21',0 N. 19° 08',9 E.
Midtpunktet af Klippen <i>Märket</i> :
60° 15',0 N. 19° 06',8 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1952 1946.

(U. f. s. Nr. 46/2699 Kap. IV, Punkt 42. Stockholm 1946.)

11. Sverige. Karlshamn Afmagnetiseringsstation. Karlshamn W.-lige Indsejling. Sømærker udlagt.

Position. *Svartskär*: c. 56° 09',3 N. 14° 52',2 E.

Detaller. Stagerne med Kost SSE. og W. for *Svartskär* inden for *Karlshamn Havneomraade* er udlagt.

Det henstilles til de søfarende at benytte den W.-lige Indsejling til den indre Havn, saalænge der arbejdes paa Afmagnetiseringsstationen i den E.-lige Indsejling.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/14 1946.

(U. f. s. Nr. 11/782. Stockholm 1945.)

12. Sverige. Karlshamn Indsejling. Karlshamn Afmagnetiseringsstation. Forbudt Omraade. Sejladsforskrift.

Positioner. a) 56° 09' 44" N. 14° 51' 59" E.

b) 56° 09' 44" N. 14° 52' 15" E.

Detaller. Al Sejlads inden for et Omraade, der begrænses af *Kastellholmen* og den i E.-W.-lig Retning gaaende Duc d'Albe-Række c. 90 m N. for *Kastellholmen* er forbudt. De yderste Duc d'Albe er forsynet med Fyrlanterner, der viser rødt Blink.

Sejladsen til og fra *Karlshamn Havn* skal foregaa N. og E. om den E.-ligste Duc d'Albe og N. og W. om den W.-ligste.

Det henstilles til de søfarende at benytte det W.-lige Indløb til den indre Havn. Det E.-lige Indløb er paa Grund af ovennævnte forbudte Omraade kun anvendeligt for mindre Skibe. Det tilraades alle, der ikke er lokalkendt, at benytte Lods, særligt om Natten. Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/15 1946.

(U. f. s. Nr. 19/1352. Stockholm 1945.)

13. Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sejladshindringer.

Position. Se nedenfor.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/17 1946.

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

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

Position. Se nedenfor.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/18 1946.

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

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

Position. c. 56° 08' N. 15° 36' E.

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

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

2. *Stora Torpedoinnskjtningsbanan*, der fra Torpedoinnskydningsstationen paa *Kättaskären* gaar mellem *Gastaskär* og *Länsman* mod *Almö* Baake.

I Banerne er udlagt Maalflaader og Tønder.

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

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

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

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

Yderligere føres eller afgives følgende Signaler:

a) Paa den lille Bane:

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

b) Paa den store Bane:

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

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

c) Paa begge Baner:

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/814 1946.

(U. f. s. Nr. 18/1127. Stockholm 1946.)

16. Sverige. Gotland. Fårösund. Forbud mod Ankring.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Det er under Bødeansvar forbudt at ankre indenfor nedennævnte Omraader i Fårösund N.-lige og S.-lige Indløb.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/20 1946.

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

17. Sverige. Stockholms Skærgaard. Mineomraader. Forbud mod Ankring.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Paa Grund af udlagte Miner er det forbudt at ankre i Omraaderne, der begrænses af nedennævnte Linier:

1. Mellem *Arholma* og *Björkö*. Linien: Pynten 300 m E. for *Rumshamn* —N.-Pynten af Øen 500 m WNW. for *Arholma nedre Fyr* (c. 59° 51' N. 19° 06' E.) —*Granö* NW.-Pynt—*Granö* SW.-Pynt—*Östersjö* Brygge—Pynten 300 m E. for *Rumshamn*.
2. Mellem *Botveskär* og *Lerskären (Söderarmsløbet)*. Linien: *Köttkobben S.-Pynt*—*Ö. Lerskåret Fyr* (c. 59° 44' N. 19° 15' E.)—*Lergrundet Stage*—*Botveskär Fyr*—*Otterkobbarna S.-Pynt*—*Köttkobben S.-Pynt*.
3. W. for *Sandön (Sandhumsløbet)*. Linien: *Farfarsgrundet Fyr* (c. 59° 18' N. 18° 54' E.)—*Sandön* NW.-Pynt—*Oxudden*—Breddeparallellellens gennem *Oxudden* W.-over indtil Linien mellem *Farfarsgrundet Fyr* og *Adklubben Fyr*—denne Linie til *Farfarsgrundet Fyr*.
4. Omkring *Mälsten*. Linien: *Gjusskär* NW.-Pynt—*Nättarö Halsudde*—*Vitlingen*—*Hällorna (Gunnarstenarna NE.-lige Skær)* N.-Pynt—*Skrapan Fyr* (c. 58° 47' N. 17° 59' E.)—*Yttre gården* N.-Pynt—*Gjusskär* NW.-Pynt.
5. Mellem *Grankubben Fyr* og *Torö Örudd*. Linien: *Kolguskär N.-Pynt*—*Torö Örudd*—*V. Röko Fyr* (c. 58° 47' N. 17° 47' E.)—*Trindkobb S.-Pynt*—*Kolguskär N.-Pynt*.

I Tordenvejr foregaar Passage af Mineomraaderne paa de passerendes egen Risiko.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/21 1946.

(U. f. s. Nr. 41/2714. Stockholm 1945.)

18. Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Det er forbudt at ankre eller fortøje inden for et Omraade i *Hårsfjärden*, der begrænses af:

1. en Linie fra *Vitsgarns W.-Pynt* over *Käringholms S.-Pynt* til en Pynt paa Fastlandet paa 59° 02',9 N. 18° 06',2 E.
2. en Linie fra *Sotinge Näsudden* over *Berganäsudde* til *Vitså Bro*,
3. en Linie fra *Stymningevik* til en Pynt paa *Gälön* paa 59° 04',6 N. 18° 12',2 E. og

4. en Linie fra *Oxnö Pynt* over *Stora Stenholmens E.-Pynt* til E.-lige Del af *Vitsgarns N.-Pynt*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/23 1946.

(U. f. s. Nr. 30/1310. Stockholm 1942.)

19. Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Skydeøvelser afholdes indtil videre fra *Innerbådan* paa c. 59° 04',7 N. 18° 47',0 E., 10 Sm NE. for *Huvudskär*.

Fareomraadet strækker sig 6 Sm ud over Søen fra Linien *Huvudskär* (c. 58° 58' N. 18° 34' E.)—*Tärnskär* (c. 59° 08' N. 18° 51' E.).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/24 1946.

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

20. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Paa hver af Pladserne:

1. c. 59° 20',3 N. 18° 11',6 E., ca. 230 m 157° fra *Mölna Bro*,
2. c. 59° 19',7 N. 18° 09',5 E., c. 180 m 56° fra *Stora Hundudden*,

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

Der maa ikke ankres imellem Lystønderne og Land.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/25 1946.

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

21. Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.

Position. c. 59° 19',8 N. 18° 10',6 E.

Detaller. Det er uvedkommende forbudt

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/26 1946.

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

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

Detaller. Indenfor *Vaxholm* Fæstningsomraade er udlagt Miner.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/27 1946.

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

23. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Ankringsforbud.

Position. *Holmuddsrännan* c. 60° 43',8 N. 17° 19',3 E.

Detaller. 1. I den N.-lige Indsejling til *Gävle (Holmuddsrännan)* er der udlagt Minespærringer. Det forbydes derfor at ankre inden for et Omraade, som begrænses af Linier gennem følgende Punkter: *Holmuddens E.-Pynt*, *Stenrøsen* 250 m WSW. for den N.-ligste af *Grüshararna*, *Stenrøsen* 300 m SE. for *Fyret Gävle norra inlop Nr. 4*, *Stagen* med *Kost* c. 400 m WSW. for nævnte *Fyr*, *Engesbergsländets SE.-Pynt*, *Holmuddens E.-Pynt*.

2. Da fuldstændig Sikkerhed mod utidig Minesprængning i *Tordenvej* ikke kan garanteres, maa *Sejlads* gennem *Minespærringerne* i *Tordenvej* ske paa egen Risiko.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/30 1946.

(U. f. s. Nr. 39/2341. Stockholm 1946.)

24. Sverige. Farvandet udfor Sundsvall og Härnösand. Mineomraader. Forbud mod Ankring.

Positioner. Sundsvall: c. 62° 24' N. 17° 19' E.

Härnösand: c. 62° 39' N. 17° 57' E.

Detaller. Paa Grund af udlagte Miner er det forbudt at ankre inden for Omraaderne, der begrænses af nedenfor angivne Linier:

1. N. for *Hemsö:*

Linien: Pynten 800 m N. for *Storholmen—Storholmen NW.-Pynt—Hamnholmen N.-Pynt—Hamnholmen W.-Pynt—Vålsudde—Pynten 800 m N. for Storholmen.*

2. I *Sannasund*, W. for *Hemsö.*

Linierne: Mod Nord: Breddeparallellen gennem *Sannasundets kraftkabel Bagfy.*

Mod Syd: Breddeparallellen gennem *Dravleholm N.-Pynt.*

3. I Indløbet til *Sundsvall.*

Linien: *Raholmen E.-Pynt—Draghällan—Hamnbergsudden—Raholmen W.-Pynt—Raholmen E.-Pynt.*

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/31 1946.

(U. f. s. Nr. 39/2340. Stockholm 1946.)

25. Samling af tidligere Meddelelser vedrørende Mineomraader, forbudte Omraader, Sejladsforskrifter m. m. i Ålands Hav og Finske Bugt.

Tidligere E. f. S. Nr. 10/489, 29/1155, 37/1426, 39/1501 og 44/1721 1946.

I. Spærrede og forbudte Omraader.

a. *Skärgårdshavet og Ålands Hav.*

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

b. *Finske Bugt* og Tilgangene dertil.

Det forbudte Omraade omfatter *Finske Bugt* i sin Helhed inklusive den nærmeste Del af *Østersøen W. for Finske Bugt*, samt *Moon Sund*. Det forbudte Omraades W.-Grænse udgøres af en Linie, der fra den *finske* Territorialgrænse gaar langs Meridianen 22° E. til Punkt:

59° 08',0 N. 22° 00',0 E. samt videre gennem

Punktet 59° 00',0 N. 21° 53',0 E. til

Punktet 58° 34',2 N. 22° 17',0 E. (*Pank Odde*).

Soëlo Sund er spærret for Sejlads W. for Meridianen 22° 35',0 E.

Hari Sund og *Wormsö Sund* er spærret for Sejlads N. for Breddeparallellen 59° 00',0 N.

Tagga Bugt er spærret S. for Linien, der forbinder Punkterne:

58° 30',5 N. 22° 00',0 E.

58° 30',5 N. 22° 08',5 E.

58° 29',9 N. 22° 08',5 E.

c. *Porkalaomraadet.*

Forpagtet af *Sovjetunionen* (se Punkt II. D.).

II. Sejladsforskrifter.

A. *Skärgårdshavet og Ålands Hav.*

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

B. *Finske Bugt*. Anduvning.

Positioner. 1. *Nyhamn:* c. 59° 57' N. 19° 57' E.

2. *Ulö:* c. 59° 47' N. 21° 22' E.

Detaller. Paa Grund af Minefaren bør Skibe, der fra *Østersøen* er for indgaaende til *finske* Havne ved *Finske Bugt*, benytte *Skærgaardssejlløbene* og kun anduve *Skærgaardsomraadet* ved Indsejlingsstederne ved *Nyhamn* og *Ulö*. (Se nedenfor under Punkt C. a.).

Indløbet ved *Nyhamn* er minestrøget til en Bredde af 1000 m i *Rödhamns Ledefyr*linie til et Punkt: 59° 54',8 N. 19° 50',5 E.

Indløbet ved *Utö* er minestrøget inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

59° 49',3 N. 21° 20',6 E.
 59° 45',0 N. 21° 20',0 E.
 59° 45',0 N. 21° 19',9 E.
 59° 35',6 N. 21° 05',4 E.
 59° 34',6 N. 21° 21',5 E.
 59° 43',2 N. 21° 23',1 E.
 59° 47',2 N. 21° 21',1 E.
 59° 49',1 N. 21° 21',7 E.

Ovennævnte 2 Sejlrender kan anvendes af *afmagnetiserede* Skibe med indtil 9 m Dybgaende.

Fra *Utö* tilraades det Skibe at holde Kurs paa *Bogskär* og derfra S. paa gennem det frie *svenske* Omraade.

Skibe, kommende fra *svensk* Territorialfarvand i *Stockhoms* Skærgaard eller S. herfor og bestemt til Havne ved *Finlands* SW.- eller S. Kyst skal efter indhentet Sejlanvisning

entene gaa gennem *Stockholms* Skærgaard og over *Ålandshavet* til *Nyhamn*, hvor Lods faas,

eller gaa fra det frigivne Omraade ved *Sveriges* E.-Kyst W. om *Bogskär* til Indløbet ved *Utö*, hvor Lods faas.

C. Indsejling til *Hangö*.

a) Indsejlingsløbet til *Hangö* maa besejles af velafmagnetiserede Skibe, hvis Dybgaende er mindre end Sejlløbets officielle Dybde, 9,1 m, idet Opmærksomheden henledes paa, at Sejlløbet er minestrøget til en Dybde af 9,5 m. Skibene skal strengt holde sig inden for det minestrøgne Omraade. Paa *Russarö* kan faas Lods. W. fra kommende Skibe kan, om de ønsker det, faa Lods fra *Utö*. De minestrøgne Omraader og Dybderne, til hvilke Omraaderne er strøget, er følgende;

1. Omraadet, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter, er minestrøget til en Dybde af 20 m:

a) 59° 20' 00" N. 22° 00' 00" E.
 b) 59° 35' 00" N. 22° 00' 00" E.
 c) 59° 38' 45" N. 22° 30' 00" E.
 d) 59° 23' 45" N. 22° 30' 00" E.

2. Omraadet, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter, er minestrøget til en Dybde af 13,5 m:

a) 59° 23' 45" N. 22° 30' 00" E.
 b) 59° 38' 45" N. 22° 30' 00" E.
 c) 59° 42' 30" N. 22° 59' 34" E.
 d) 59° 42' 30" N. 23° 20' 00" E.
 e) 59° 30' 00" N. 23° 20' 00" E.

3. Omraadet, der begrænses af Linier, som gaar fra Sømærke til Sømærke E. og W. for Ledelinien *Meijerfelt övre* og *nedre* overet, og som staar i Forbindelse med det i Punkt 2 nævnte Omraade, er minestrøget til en Dybde af 9,5 m.

4. *Hangö* Indsejling er desuden magnet-minestrøget paa begge Sider af Ledelinien *Meijerfelt övre* og *nedre* overet til en samlet Bredde af 600 m mellem 59° 44' 55" N. og 59° 47' 20" N. samt magnetisk-akustisk minestrøget mellem 59° 42' 20" N. og 59° 47' 20" N.

b) Skibe bestemt til *Hangö* kan nu ifølge ovenstaaende anløbe denne Havn direkte og behøver ikke at benytte Ruten via *Utö* hvor den Strækning, paa hvilken man skal have Lods, er lang. Opmærksomheden henledes dog paa, at *Bengtiskär* Fyrs (ca. 59° 43' N. 22° 30' E.) og *Russarö* Fyrs (c. 59° 46' N. 22° 57' E.) Lysstyrke er nedsat, samt at der fra begge disse Fyr for Tiden ikke afgives Taagesignal, hvorfor det muligvis ikke kan tilraades at benytte den direkte Rute til *Hangö* i daarligt Vejr.

D. *Porkalaomraadet.*

Sejlads gennem det af Sovjet Unionen forpagtede *Pokalaomraade* paa Finlands S.-Kyst mellem $24^{\circ} 07' 00''$ E. og $24^{\circ} 37' 42''$ E., hvor der er Lodstvang, er for Tiden kun tilladt mellem Kl. 0530 og Kl. 1900.

Lodserne, der faas ved *Nyhamn* og *Utö*, er kendt med Bestemmelserne angaaende Passagen af det af *Sovjetunionen* forpagtede *Porkalaomraadet*.

Bestemmelserne gaar i Hovedtrækkene ud paa følgende:

1. Skibe, som har opnaaet Tilladelse til Sejlads gennem Omraadet og er ankommet til dette, maa ikke uden tvingende Grund ankre eller paa anden Maade stoppe inden for Omraadet.
2. Dersom Skibet af Sikkerhedsgrunde eller paa Grund af uovervindelige Forhindringer er nødsaget til at ankre eller paa anden Maade stoppe inden for Omraadet, bør Skibsføreren straks ved Hjælp af den internationale Signalbog anmelde Aarsagen dertil til Udkigsstationerne i Land.
3. Det er forbudt at forlade Skibet inden for *Porkalaomraadet*. Dersom dette ved Bjærgningsarbejder eller af Sikkerhedshensyn alligevel skulde blive absolut nødvendigt, bør der ogsaa herom gøres Anmeldelse, saaledes som nævnt under Punkt 2.
4. En Konvoj, der er assisteret af Isbryder, bør om muligt, og dersom det kan ske uden at udsætte Skibene for Fare, tilstræbe at passere *Porkalaomraadet* uden Afbrydelse.

Dersom hele Konvojen ikke paa Grund af Ishindringer eller af anden Aarsag samtidigt eller uden Afbrydelse kan føres gennem Omraadet, bør de Skibe, der venter paa Tørn til Assistance, efterlades uden for Omraadet, for saa vidt dette kan ske uden at udsætte dem for Fare.

Med Hensyn til saadanne Tilfælde bør Anmodningen om Tilladelse for Isbryderen til at passere Grænsen omfatte to Dage i Træk, da Grænsen, dersom Anmodningen tilstaas, maa overskrides flere Gange uden særlig Tilladelse.

Dersom der iøvrigt under Assistance gennem *Porkalaomraadet* indtræffer noget, der kan fremkalde Tvivl om, at de fastsatte Bestemmelser følges, eller hvoraf det kunde fremgaa, at Formaalet med Skibets Rejse er anderledes, end det forudsattes at være, da Tilladelsen blev givet, bør særlig Anmeldelse gøres, saaledes som foreskrevet under Punkt 2.

5. Ved Sejlads gennem Omraadet skal Sejlruten mellem *Små Mickelskären* og *Grimsholm N.* eller S. om *Smultrongrund* S. om *Stora Träskön* og derefter via *Porkalafjärd* enten til *Barösund* eller *Bågakür* anvendes.
6. Søbevogtningen vil ved Omraadets Grænser forvise sig om, at Skibene er kendte med den Sejladsrute, der skal anvendes, og forhindre Adgang til Omraadet for Skibe, der sejler uden Lods, dersom Føreren ikke er kendt med Farvandet, der nu skal benyttes.

E. *Besejling af Leningrad og Viborg.*

Skibe, som fra *svensk* Farvand er bestemt til *Leningrad* og *Viborg* via *finsk* Territorialfarvand og med Anvendelse af *finsk* Lods, skal gaa til *Ulkotammio* c. $60^{\circ} 20' N.$ $27^{\circ} 28' E.$ og derfra

- 1) hvis de er bestemt til *Leningrad*, med *finsk* Lods til *Lavansaari*, hvor *russisk* Lods faas til den videre Sejlads, og,
- 2) hvis de er bestemt til *Viborg*, med *finsk* Lods via *Trängsund* til *Viborg*.

(Sjefartsstyrelsens Kursanvisning Nr. 15. Helsingfors 5/2 1946.)

(Sjefartsstyrelsens Kursanvisning Nr. 16 a. Helsingfors 1946.)

(U. f. s. Nr. 23/452. Helsingfors 1946.)

(U. f. s. Nr. 28/548. Helsingfors 1946.)

26. U. S. S. R. Finske Bugt. Kronstadt E. Kotlin—Lisi Nos. Forbudt Omraades Grænser forandret.

- Positioner.*
1. $60^{\circ} 01' 15'' N.$ $29^{\circ} 58' 42'' E.$
 2. $60^{\circ} 00' 09'' N.$ $30^{\circ} 00' 12'' E.$
 3. $59^{\circ} 58' 45'' N.$ $29^{\circ} 49' 06'' E.$
 4. $59^{\circ} 58' 57'' N.$ $29^{\circ} 48' 15'' E.$
 5. $59^{\circ} 59' 33'' N.$ $29^{\circ} 47' 42'' E.$

Detaller. Omraadet, i hvilket det er forbudt at ankre, fiske, aflosse Sand m. m. og udføre Sprængnings- og Dykkerarbejde, begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter 1—5.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1962 1946.

(Russ. E. f. S. Nr. 1141. Leningrad 1946.)

27. U. S. S. R. Finske Bugt. Kronstadt SW. Forbudt Omraade.

Positioner. 1. 59° 58' 45" N. 29° 45' 42" E.
2. 59° 58' 24" N. 29° 46' 48" E.
3. 59° 55' 30" N. 29° 44' 48" E.
4. 59° 55' 39" N. 29° 43' 48" E.

Detaller. Inden for Omraadet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter 1—4, er det forbudt at ankre, at fiske, aflosse Sand m. m. og udføre Sprængnings- og Dykkerarbejder.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1963 1946.

(Russ. E. f. S. Nr. 1142. Leningrad 1946.)

28. Kieler Kanalen. Dybgaende og Mastehøjde for passerende Skibe.

Position. *Holtenu* Sluse: c. 54° 22' N. 10° 09' E.

Detaller. Grænsemaalene for Skibe, som det kan tillades at passere *Kieler Kanalen*, er følgende:

- 1) Skibe af indtil 240 m Længde maa ikke stikke mere end 9,4 m.
- 2) Skibe af over 240 m Længde maa ikke stikke mere end 6,4 m.
- 3) Mastehøjden er begrænset til 40 m, men kan i særlig Anledning forøges til 41,1 m, naar Vandstanden i Kanalen sænkes.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/36 1946.

(N. t. M. Nr. 42/5077. Washington 1945.)

(Se Tillæg.)

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

29. Danmark. Sundet. Lappegrund N. Sandsugning.

Position. c. 56° 03',8 N. 12° 36',5 E.

Detaller. I November 1946 er paabegyndt Oppumpning af Sand i et Omraade omkring ovennævnte Position, N. for *Lappegrunden* og i den W.-lige Del af Rute 32. Under Sandoptagningen vil Sandsugerne ligge til Ankers indenfor Omraadet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1791 1946.

30. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Dybde ved Bolværk aftaget.

Position. c. 56° 02',1 N. 12° 37',4 E.

Detaller. Dybden ved Bolværk i *Nordre-Havn* i *Helsingør* Statshavn er aftaget til 6 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/391946.

31. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Kabler udlagt.

Position. *Helsingør* Havn: c. 56° 02',1 N. 12° 37',4 E.

Detaller. I Anledning af Udvidelsesarbejder i *Helsingør* Havn er der udlagt to elektriske Kabler tværs over Indsejlingen til Havnen fra et Punkt paa E.-Siden af N.-lige Havnemole c. 45 m fra Molehovedet og henholdsvis til S.-lige Havnemoles Hoved og c. 100 m W. for Hovedet af den nye S.-lige Havnemole.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/40 1946.

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

Position. *Helsingør* Havn: c. 56° 02' N. 12° 37' E.

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

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

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

Man advares imod at komme for tæt til S.-lige Moles ydre Del.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/41 1946.

33. (P). Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Oplysning om Indsejlingsforhold til Havnen.

Position. c. 56° 02' N. 12° 37' E.

- Detaller.* 1. I Begyndelsen af Januar 1947 fjernes Fyret paa *Helsingør* Havns gamle S.-lige Havnemole, som er under Nedrivning. Samtidigt tændes en Lanterne, der viser rødt, fast Lys, paa en Duc d'Albe, der til det Formaal er nedrammet c. 9 m NE. for det gamle S.-lige Molehoved.
2. Fyrhuset fra den gamle S.-lige Mole flyttes til det nye S.-lige Molehoved. Fra Fyrhuset vil fra denne Plads blive vist fast, hvidt Lys; endvidere vil Natsignalerne for Havnens Besejling vises fra dette Fyrhus.
3. Naar den gamle S.-lige Mole er helt fjernet, tændes Fyret paa det nye S.-lige Molehoved (rødt, fast Lys), og samtidig forandres Fyret paa Duc d'Alben til at vise grønt Lys, saaledes at Indsejlingen foregaar mellem disse to Fyr. Herefter paabegyndes Bygningen af den nye N.-lige Havnemole.
4. Efter Opførelsen af N.-lige Havnemole fjernes Duc d'Alben, og Fyret paa Molehovedet oprettes med samme Fyrkarakter og Lysvinkler som det tidligere N.-lige Molefyr.

Kort Nr. 131 og 130.

Publikationer. Fyr.-Fort. Nr. 384.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 53/2157 1946.

34. (T) Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret.

Position. 56° 02' (06") N. 12° 37' (25") E.

- Detaller.* 1. *Helsingør Havn* Fyr, der viser rødt, fast Lys, paa den gamle S.-Moles Hoved lyser indtil videre kun imellem Pejlingerne 40° og 290°.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/42 1946.

35. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.

Position. 56° 02' (04") N. 12° 37' (24") E.

- Detaller.* Vindsignalerne samt Signalerne for Fyrskibes Inddragning og for Ishindringer, der afgaves fra Lodshuset paa *Helsingør* Havns S.-Mole, er indstillet indtil videre.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/43 1946.

36. (T). Danmark. Sundet. Snokkersten Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 56° 00',5 N. 12° 35',7 E.

- Detaller.* Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Snokkersten* Havn for Tiden ikke over 2 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 13/602 1946.

37. (T). Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 59',5 N. 12° 34',0 E.

- Detaller.* Dybden i *Espergærde* Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 1,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/44 1946.

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

Position. c. 55° 58',3 N. 12° 33',0 E.

- Detaller.* Dybden i Indløbet til *Humlebæk* Havn er for Tiden kun 2,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/45 1946.

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

Position. c. 55° 57',2 N. 12° 32',5 E.

- Detaller.* Dybden i Indsejlingen til *Sletten* Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget, saaledes at der nu i Indløbets W.-Side er 2,8 m Vand og i Løbets E.-Side 2,5 m Vand.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/46 1946.

Publikationer. Danske Lods III, Side 27. Havnelods, Side 193 og 194.

- 40. (T). Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Dybde midlertidigt aftaget.**
Position. c. 55° 53',1 N. 12° 32',9 E.
Detaller. Dybden i *Rungsted* Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 2 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/2147 1946.
- 41. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde midlertidigt aftaget.**
Position. c. 55° 47',3 N. 12° 36',0 E.
Detaller. Dybden i *Taarbæk* Havn er midlertidigt aftaget til 2,4 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 13/604 1946.
- 42. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Skydeøvelser.**
Tidspunkt. 14., 15., 16. og 17. Januar 1947, hver Aften Kl. 19⁰⁰—22⁰⁰.
Position. *Middelgrunds Fort:* c. 55° 43',2 N. 12° 40',2 E.
Detaller. I ovennævnte Tidsrum afholdes Skydeøvelser med Kanon fra *Middelgrunds Fort*.
 Fareomraadet paa Søen strækker sig indtil 2,2 Sm (4000 m) fra *Middelgrunds Fort* og begrænses mod W. og E. af to Linier, der fra Fortet gaar i Retning henholdsvis NW. og NE.
 Sikkerhedshøjde: 300 m.
 Naar der skydes, vises fra *Middelgrunds Fort* 3 røde Lys over og under hverandre. Signalerne vil blive hejst ½ Time før Skydningens Begyndelse.
 Signalerne er nærmest Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen vil blive standset for et Skib, der passerer Farvandet.
 Projektører vil blive anvendt under Skydningen.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/2117 1946. (Marineministeriet, den 16. December 1946.)
- 43. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.**
Position. Se nedenfor.
Detaller. De fire S.-ligste grønne Spidstønder, der begrænser Lossepladsen paa *Middelgrund*, er inddraget indtil videre.
 De tre S.-ligste af de resterende grønne Spidstønder er flyttet fra deres Pladser paa 55° 41' (46") N. 12° 39' (51") E., 55° 41' (55") N. 12° 40' (27") E. og 55° 41' (48") N. 12° 40' (42") E. i N.-lig Retning til henholdsvis 55° 41' (50") N. 12° 39' (50") E., 55° 41' (58") N. 12° 40' (25") E. og 55° 42' (02") N. 12° 40' (45") E.
 Al Udlosning af Fyld paa *Middelgrund* skal indtil videre foregaa i det Omraade, der begrænses af de der værende grønne Spidstønder.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/49 1946.
- 44. Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Skudehavn S. Kloakledning under Udførelse.**
Positioner. a) 55° 42' (46") N. 12° 36' (11") E.
 b) 55° 42' (42") N. 12° 36' (29") E.
Detaller. En Kloakledning udlægges mellem Punkterne a) og b).
 Overkant af Ledningen ligger i c. ½ m Dybde. Indtil det Tidspunkt, hvor Ledningsstrækningen forsynes med en beskyttende Mole, der føres op til 1 m Højde over Havfladen, vil Ledningen blive markeret ved en dobbelt Lægtærrække, forsynet med grønt Flag.
 Kort Nr. 134 og 133.
Publikationer. Havnelods, Side 123.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/52 1946.
- 45. (T). Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.**
Position. 55° 42' (42") N. 12° 36' (26") E., c. 70 m N. for *Z-Bølgebryderens* Forlængelse.
Detaller. I Forbindelse med Kloakarbejdet ved *Svanemøllebugten* vil der paa ovennævnte Plads blive tilvejebragt en Arbejdsø paa c. 400 m².
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/53 1946.

46. (T). Danmark. Sundet. København. Kronlob. Dybde aftaget.

Position. c. 55° 42',5 N. 12° 37',0 E.

Detaller. Dybden i Siderne af *Kronlobet* mellem *Fyrene Trekroner Bølgebryder* og *Stubben Bølgebryder E.* er midlertidigt aftaget til c. 9,75 m. I Midten af Løbet er i en Bredde af c. 63 m den normale Dybde, 10 m, stadig tilstede.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/54 1946.

Danske Lods III, Side 36. Havnelods, Side 123 og 126.

47. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/51 og 3/269 1946.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ankring og Fiskeri er forbudt paa følgende Omraade i *Yderhavnen* i *Københavns Havn*:

Indenfor en Afstand af 150 m paa begge Sider af en ret Linie mellem *Trekroner Bølgebryder Fyr* paa 55° 42' 28" N. 12° 37' 01" E. og *Stubben Bølgebryder E.* Fyr paa 55° 42' 33" N. 12° 36' 56" E.

Publikationer. Danske Lods III, Side 37. Havnelods, Side 127.

48. (T). Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Mellem Estakaderne og *Islands Brygge* er i *Gasværkshavnen* 188 m N. for den N.-lige Fortøjningsbøje, der ligger paa 55° 39' (52") N. 12° 34' (29") E., udlagt en sort Fortøjningsbøje c. 10 m W. for Grænsen mellem 7,5 m og 6,2 m Dybderne i Havnen. 2 store Skibe er fortøjet mellem ovennævnte 2 Bøjer. Skibene har begge Ankre ude med c. 140 m Kæde. Ved Ankrene er udlagt en grøn Bøje med Stage, hvilken Skibe med større Dybgaende ikke maa nærme sig indenfor en Afstand af 25 m. Bøjen bliver ikke belyst om Natten og fjernes uden Meddelelse, naar Skibene fjernes fra Bøjerne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/57 1946.

49. (T). Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidig nedlagt. Taagesignalet i Virksomhed.

Position. 55° 42' 13" N. 12° 44' 05" E.

Detaller. *Flakfort Fyr* er midlertidig nedlagt og Fyrtaarnet fjernet. Taagesignalet med elektrisk Ventilatorsirene er dog atter i Virksomhed.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/58 1946.

50. (T). Danmark. Sundet. Kastrup Havn. Fyr midlertidigt slukket.

Position. 55° 38' (11") N. 12° 39' (38") E.

Detaller. *Kastrup Havn Fyr*, der viser grønt, fast Lys, paa N.-Molens Hoved, vil indtil videre blive holdt slukket.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/2148 1946.

51. (T). Danmark. Sundet. Kastrup Skibsbro. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 38',7 N. 12° 39',2 E.

Detaller. Dybden ved den inderste Halvdel af *Kastrup Skibsbro* yderste to Broer er midlertidigt aftaget til 2,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/59 1946.

52. (T). Danmark. Sundet. Søndre-Røse. Sømærke i Uorden.

Position. 55° 34' (14") N. 12° 41' (37") E.

Detaller. *Søndre-Røse* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste har mistet den nederste Kost.

Sømærket vil snarest atter blive bragt i Orden.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/2071 1946.

53. Danmark. Sundet. Amager S. Aflandshage. Skydeøvelser.

Positioner. a) 55° 33' (55") N. 12° 36' (45") E.

b) 55° 33' (05") N. 12° 38' (16") E.

c) 55° 32' (23") N. 12° 38' (50") E.

d) 55° 31' (46") N. 12° 37' (45") E.

- e) 55° 31' (30") N. 12° 36' (10") E.
 f) 55° 32' (20") N. 12° 35' (35") E.
 g) 55° 33' (39") N. 12° 35' (15") E.

Detaller. Fra Skydebaner ved *Aflandshage* paa *Amager* S.-Spids foretages Skydeøvelser i SSE.-lig Retning ud over Søen.

Naar der skydes, er der hejst en Kugle paa hver af de c. 17 m høje Signalmaster, der er rejst i ovennævnte Punkter a) og g).

Fareomraadet paa Søen under Skydning begrænses af Linien gennem Punkterne a), b), c), d), e), f) og g). En Spidstønde er udlagt i hvert af Punkterne b), c), d), e) og f).

Kort Nr. 133, 132 og 130.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/60 1946.

54. Danmark. Sundet. Køge Sønakke N. Minestrøget Omraade.

- Positioner.* a) 55° 25' (25") N. 12° 24' (23") E.
 b) 55° 25' (12") N. 12° 24' (21") E.
 c) 55° 24' (06") N. 12° 23' (24") E.
 d) 55° 24' (24") N. 12° 20' (32") E.
 e) 55° 24' (33") N. 12° 20' (36") E.
 f) 55° 25' (00") N. 12° 22' (39") E.
 g) 55° 25' (24") N. 12° 23' (42") E.

Detaller. Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er minestrøget til Brug for Sandsugning.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 24/985 1946.

55. Sverige. Sundet. Malmö—Kullen. Frigivet Omraade.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. Det Omraade, der ligger E. for Linien gennem nedennævnte Punkter a—n, er frigivet for Sejlads.

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| a. 55° 36',7 N. 12° 59',4 E. | h. 55° 53',0 N. 12° 40',9 E. |
| b. 55° 36',7 N. 12° 57',2 E. | i. 55° 55',3 N. 12° 38',4 E. |
| c. 55° 38',0 N. 12° 55',0 E. | j. 56° 02',3 N. 12° 39',5 E. |
| d. 55° 38',3 N. 12° 55',7 E. | k. 56° 06',6 N. 12° 32',4 E. |
| e. 55° 39',1 N. 12° 55',0 E. | l. 56° 08',4 N. 12° 29',3 E. |
| f. 55° 38',7 N. 12° 54',0 E. | m. 56° 16',2 N. 12° 24',8 E. |
| g. 55° 48',8 N. 12° 43',4 E. | n. 56° 18',7 N. 12° 25',7 E. |

Paa Strækningerne mellem ovennævnte Positioner g og h samt mellem j og k grænser det nævnte frigivne Omraade til den *danske* Rute 32, saaledes at man fra denne Rute kan sejle E. paa over i det omhandlede *svenske* frigivne Omraade paa disse Strækninger.

Paa det omhandlede frigivne *svenske* Omraades W.-Grænse ligger følgende Afmærkning:

1. paa 55° 45',0 N. 12° 47',6 E.: Rødmalet Lysspirtønde, mærket 5, hvidt Lys med En-Formørkelse hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. (Punkt 5 i Rute 32 g).

- | | |
|--------------------------------|--|
| 2. — 55° 53',0 N. 12° 40',9 E. | } Sort- og hvidstribet Stage uden Topbetegnelse. |
| 3. — 55° 55',3 N. 12° 38',6 E. | |
| 4. — 56° 08',4 N. 12° 29',5 E. | |
| 5. — 56° 12',3 N. 12° 27',2 E. | |
| 6. — 56° 16',2 N. 12° 25',0 E. | |
| 7. — 56° 18',7 N. 12° 25',6 E. | |

Kort Nr. 130, 131 125 og 100.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1979 1946.

(U. f. s. Nr. 46, Bilag 1 b. Stockholm 1946.)

56. (T). Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.

Position. c. 56° 18' N. 12° 27' E.

Detaller. Afgivelse af Signaler for Vrag ved *Kullen* Fyr er midlertidigt indstillet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/63 1946.

(U. f. s. Nr. 36/1715. Stockholm 1943.)

57. (T). Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib midlertidigt erstattet med Reservefyrskib.

Position. c. 55° 38',5 N. 12° 57',0 E.

Detaller. Malmö redd Fyrskib er, efter at være blevet paasejlet, inddraget for Reparation og erstattet med et Reservefyrskib, hvis Sider er mærket *Reserv.* Fyr- og Taage-signaler er uforandret.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 50/2039 1946.

(U. f. s. Nr. 50/2893. Stockholm 1946.)

58. (T). Sverige. Sundet. Skanör Havn. Sømærker midlertidigt inddraget. Oplysning om Dybde.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Paa Grund af Tilsanding af Indsejlingsrenden til *Skanör* Havn, er følgende Sømærker ved Indløbet midlertidigt inddraget:

1) Den sorte Stage med 1 Ballon paa 55° 25' 07" N. 12° 49' 39" E.

2) Stagen med Kost paa 55° 25' 09" N. 12° 49' 39" E.

Anm. Dybden i Renden er for Tiden 1,8 m ved Middelvandstand.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/65 1946.

(U. f. s. Nr. 23/1554. Stockholm 1946.)

59. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrøm gravede Rende. Mindre Sandforskydninger. Sømærker flyttet.

Position. c. 55° 07',0 N. 12° 14',1 E.

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

Nr. 1: 33 m.

- 2: 30 m.

- 3: 27 m.

- 4: 14 m.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/66 1946.

60. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Nyord Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 02',3 N. 12° 11',9 E.

Detaller. Dybden i Indløbet til *Nyord* Havn er midlertidigt aftaget til 1,8 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/67 1946.

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

Tidligere E. f. S. Nr. 50/2041 1946.

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

Detaller. Ved Opmaalingen den 28. December 1946 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,6 m i E.-Siden af Renden, 5,9 m i Midten af Renden og 5,4 m i W.-Siden af Renden.

62. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Afmærkning i Uorden.

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

Detaller. Afmærkningen ved den gravede Rende over *Tolkebarren* er i Uorden.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 18/785 1946.

63. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Gravet Rende over Tolkebarren. Sømærke midlertidigt inddraget.

Position. 54° 51' (26") N. 12° 12' (58") E.

Detaller. Den NW.-ligste af de 4 hvide Stumpstønder ved SW-Siden af *Tolkerenden* er midlertidigt inddraget paa Grund af Oprensningsarbejde. Sømærket vil blive genudlagt, saa snart Oprensningen er tilendebragt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1541 1946.

64. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Møn. Grønsund (Borgsted) Færgebro. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. $54^{\circ} 54',1$ N. $12^{\circ} 06',9$ E.

Detaller. Dybden ved *Grønsund* Færgebro er aftaget til ca. 1 m. Dybden forringes stadigt. Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/69 1946.

65. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund SE. Ny Farvand. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. $54^{\circ} 58'$ ($21''$) N. $11^{\circ} 05'$ ($39''$) E.

Detaller. Dybden i Sejllobet i *Ny Farvand* er midlertidigt aftaget til c. 3,8 m. Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/70 1946.

66. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsundbroens Gennemsejling E. Mindre Dybde observeret.

Position. c. $54^{\circ} 59',8$ N. $11^{\circ} 53',6$ E.

Detaller. c. 10 m E. for *Masnedsundbroens* Gennemsejlingsaabning og c. 5 m N. for Sejllobets S.-Kant er fundet nogle Pælerester, der rager 0,2—0,7 m op over Havbunden og over hvilke mindste Dybde er 5,9 m.

I selve Gennemsejlingsaabningen er Dybden 6,2 m over en lille Stenryg. c. 25 m E. for Gennemsejlingsaabningen findes en Sten med 6,2 m Vand.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/72 1946.

67. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund S.-lige Del. Dybde aftaget.

Position. c. $54^{\circ} 41',0$ N. $11^{\circ} 52',7$ E.

Detaller. Vanddybden i *Marrebæk* Ledebaakelinie over Grunden *Pladen* paa ovennævnte, omtrentlige Plads i *Guldborg Sund* S.-lige Del er aftaget til 2,3 m ved daglig Vandstand.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 33/1301 1946.

68. Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Bugt. Minestroget Omraade.

Positioner. a) $55^{\circ} 09',2$ N. $11^{\circ} 20',0$ E.

b) $55^{\circ} 09',2$ N. $11^{\circ} 35',1$ E.

c) $55^{\circ} 08',8$ N. $11^{\circ} 35',1$ E.

d) $55^{\circ} 08',8$ N. $11^{\circ} 38',0$ E.

e) $55^{\circ} 06',7$ N. $11^{\circ} 38',0$ E.

f) $55^{\circ} 06',7$ N. $11^{\circ} 28',9$ E.

g) $55^{\circ} 07',4$ N. $11^{\circ} 28',9$ E.

h) $55^{\circ} 07',4$ N. $11^{\circ} 20',0$ E.

Detaller. Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter a)—h) er minestroget. Gentagelse af E. f. S. Nr. 40/1562 1946.

69. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Holsteinborg Nor. Bisserup Skibsbro. Indsejling tilsandet.

Position. c. $55^{\circ} 12',0$ N. $11^{\circ} 29',7$ E.

Detaller. Paa Grund af Tilsanding er Dybden i den ydre Del af den gravede Rende til *Bisserup* Skibsbro midlertidigt aftaget til c. 1,2 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/74 1946.

70. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejlansvisning.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Ny Fyrlinie etableret.

Paa *Agersø* er tændt nedennævnte 2 Ledefyr, der, holdt overet i Pejling 328° leder, gennem den E.-lige Del af *Omø Sund*.

a) Bagfyret: Det i Fyr-Portegnelsen Nr. 708 a anførte *Agersø* Bagfyr paa $55^{\circ} 11' 57''$ N. $11^{\circ} 10' 49''$ E. paa *Agersø* SW.-Pynt. Fyret er midlertidigt forandret til at vise hvidt, fast, stærkt Lys, synligt i en Vinkel paa 4° paa hver Side af Pejling 330° , hvorefter Lysstyrken hurtigt aftager til begge Sider. Iøvrigt er Fyret uforandret.

- b) Forfyret: 254,5 m 148° fra Bagfyret. Fyret viser grønt, fast, stærkt Lys i en Vinkel paa 4° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 3 m. Lysevne: 13 Sm.
2. Ledefyrlinie midlertidigt forandret.
Agersø Ledefyrlinie er forandret som følger:
- a) *Agersø* Bagfyr i samme Fyr som ovenfor nævnt under Punkt 1 a.
 b) *Agersø* Forfyr 226 m 152° fra Bagfyret, benævnes indtil videre *Agersø* W.-lige Forfyr og er midlertidigt forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys. Lysevne: 7 Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.
3. Sejlads gennem *Omo Sund* bør indtil videre foregaa i den i Punkt 1 anførte nyoprettede Fyrlinie, dog bør man Nord for Grænselinien mellem rødt og grønt Lys i *Helleholm* Fyr benytte den gamle *Agersø* Fyrlinie (ændret som anført i Punkt 2) af Hensyn til Landgrunden ved *Agersø*.
- Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/75 1946.

71. (T). Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Gisseløre Fyr midlertidigt slukket.

Position. 55° 40' 14" N. 11° 04' 59" E.

Detaller. *Gisseløre* Fyr er midlertidigt slukket.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 7/418 1946.

72. (T). Danmark. Store-Bælt. Sjælland W.-Kyst. Reersø Fiskerihavn. Oplysning om Tilsanding.

Position. c. 55° 31',0 N. 11° 07',3 E.

Detaller. Udfor *Reersø* Havn SE.-Moles Hoved har der i NNE.-lig Retning indtil 40 m fra Molehovedet dannet sig en Sandrevle, over hvilken Dybden er 1,8 m. Indsejlingen til Havnen sker for Tiden bedst ENE. fra.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/76 1946.

73. (T). Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Oplysning om Dybde.

Position. c. 55° 29',6 N. 11° 10',6 E.

Detaller. Dybden i *Mullerup* Havn er for Tiden kun 3,1 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1982 1946.

74. (T). Danmark. Store-Bælt. Korsør Havn. Oplysning om Dybde.

Position. c. 55° 20' N. 11° 08' E.

Detaller. 1. I Indløbet til *Korsør* Havn er der ved Løbets N.-Side sket en Tilsanding imellem Bølgebryderne, hvorved N.-Grænsen af det uddybede 8,0 m Løb er forskudt c. 40 m ud mod Løbets Midte.

2. Dybden i NW.-lige Del af *Yderhavn* er midlertidigt aftaget fra 8,0 m til 7,0 m.

3. Dybden ud for Anlægspladsen for Tankskibe er aftaget til 6,6 à 7 m. Oprensning til normal Dybde — 8 m — vil indtil videre ikke finde Sted.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/79 1946.

75. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke Hage N. Fyr midlertidigt fjernet.

Position. c. 55° 18',2 N. 10° 47',6 E.

Detaller. *Avernakke Hage N.* Fyr er midlertidigt fjernet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/80 1946.

76. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. *Nyborg:* c. 55° 18' N. 10° 48' E.

Detaller. Dybden i Sejlrenden til *Nyborg* er midlertidigt aftaget fra 7,5 m til 7,0 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/81 1946.

77. Danmark. Store-Bælt. Vresen W. Minestrøget Omraade.

- Positioner.* a) 55° 15',8 N. 10° 50',7 E.
 b) 55° 16',1 N. 10° 52',9 E.
 c) 55° 14',4 N. 10° 52',9 E.
 d) 55° 14',4 N. 10° 52',3 E.
 e) 55° 10',9 N. 10° 52',3 E.
 f) 55° 10',9 N. 10° 49',9 E.
 g) 55° 15',1 N. 10° 49',9 E.
 h) 55° 15',1 N. 10° 50',7 E.

Detaller. Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er minestrøget.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1367 1946.

78. Danmark. Store-Bælt. Smørstakken—Turo Rev S. Minestrøget Omraade.

Tidligere E. f. S. Nr. 41/1596 og 44/1749 1946.

- Positioner.* a) 55° 08' 02" N. 10° 49' 50" E.
 b) 55° 08' 10" N. 10° 51' 52" E.
 c) 55° 01' 17" N. 10° 49' 00" E.
 d) 55° 00' 43" N. 10° 48' 43" E.
 e) 55° 00' 43" N. 10° 43' 52" E.
 f) 55° 01' 17" N. 10° 44' 30" E.
 g) 55° 04' 37" N. 10° 46' 02" E.

Detaller. Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er minestrøget.

79. (T). Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 08',2 N. 10° 47',4 E.

Detaller. Dybden i *Lundeborg* Havn samt i Indløbet dertil er midlertidigt aftaget til 2 m.
 Ved Bolværket i Havnen er der imidlertid kun 0,8 m dybt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 8/428 1946.

80. (T). Danmark. Store-Bælt. Langeland W.-Kyst. Aaso Bro. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 00',4 N. 10° 49',4 E.

Detaller. Dybden ved *Aaso* Brohoveds S.-Side er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 1,4 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/84 1946.

81. (T). Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 10',3 N. 11° 09',9 E.

Detaller. Paa Grund af Tilsanding kan der i Indløbet til *Omø* Havn midlertidigt kun regnes med en Dybde af 1,2 à 1,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/85 1946.

82. (T). Danmark. Store-Bælt. Langeland E.-Kyst. Spodsbjærg. Oplysninger om Havnen. Tilsanding.

Position. c. 54° 56',1 N. 10° 50',3 E.

Detaller. 1. *Spodsbjærg* Dampskibsbro er forlænget c. 10 m; Broens Bredde er forøget med c. 3 m.

2. Dybden ved N.-Siden af Dampskibsbroen er ved Yderenden c. 3,9 m. W.-efter aftager Dybden og er 3,0 m c. 45 m fra Broens Yderende.

3. Paa Hovedet af Fiskerihavnens S.-Mole er paa 54° 56' (00") N. 10° 50' (09") E. tændt et Fyr, *Spodsbjærg Fiskerihavn* Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: c. 3 Sm. Rødmalet Jernpæl. Fyret, der lyser hele Horisonten rundt, brænder kun, naar Fartøjer ventes.

Publikationer. Danske Lods III, Side 102. Havnelods, Side 197. Fyr-Fort. Nr. 532 A.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/86 1946.

83. Danmark. Store-Bælt. Spodsbjærg—Taars. Minestrøget Omraade.

- Positioner.* a) 54° 55' (43") N. 10° 51' (05") E.
 b) 54° 54' (17") N. 10° 56' (12") E.

Detaller. Der er minestrøget imellem ovennævnte Positioner a) og b) langs Telefonkablet mellem *Spodsbjærg* paa *Langeland* og *Taars* og i en Bredde af 200 m paa hver Side af Kablet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 16/719 1946.

(Ministrygningstjenesten, 25. Marts 1946.)

84. (T). Danmark. Farvandet S. for Fyn. Langeland SW.-Kyst. Ristinge Bro. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 54° 50',1 N. 10° 38',4 E.

Detaller. Dybden ved *Ristinge* Bro og i Sejlrenden til Broen er midlertidigt aftaget, saaledes at man kun kan besejle Broen med indtil 2,5 m Dybgaende.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/87 1946.

85. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Strynø S. Klokketønde forsvundet.

Position. 54° 52' (53") N. 10° 37' (16") E.

Detaller. *Strynø S.* Klokketønde er forsvundet. En ny Klokketønde vil snarest blive udlagt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1910 1946.

86. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Position. c. 54° 51' N. 10° 33' E.

Detaller. Ved Kontrolmaalingen den 27. Oktober 1946 af Sejlløbet i *Klørdyb* fandtes Dybden at være uforandret 2,6 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 46/1843 1946.

87. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Birkholm Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 54° 55',7 N. 10° 30',2 E.

Detaller. Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Birkholm* Havn aftaget til c. 0,6 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/89 1946.

88. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Fyn S.-Kyst. Ballen Bro. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 02',5 N. 10° 28',6 E.

Detaller. Dybden ved Yderenden af *Ballen* Bro er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 2 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/90 1946.

89. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.

Position. c. 54° 53',4 N. 10° 25',1 E.

Detaller. Dybden i *Ærøskøbing* Havn er, som følger:

I *Store-Havnebassin*, E.-lige Del: c. 5 m.

I — , W.-lige — : c. 3,7 m.

I *Søndre-Havn*: c. 4,3 m.

I Indløbet: c. 5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/91 1946.

90. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Fjord. Bjørnø Landingsbro. Tilsanding.

Position. c. 55° 04',1 N. 10° 15',4 E.

Detaller. Paa Grund af Tilsanding kan normal Vanddybde ikke forventes at være til Stede ved *Bjørnø* Landingsbro.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/93 1946.

91. (T). Danmark. Lille-Bælt. Fyr midlertidigt slukket.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/95, 44/1751 og 48/1922 1946.

Position. Se nedenfor.

* *Detaller.* Følgende Fyr i Lille-Bælt holdes indtil videre slukket:

1. *Middelhart* Ledefyr c. 55° 30',3 N. 9° 45',6 E.
2. *Damgaard* Ledefyr c. 55° 31',7 N. 9° 40',1 E.
3. *Snoghøj* Fyr c. 55° 31',5 N. 9° 41',9 E.
4. *Borup* Ledefyr c. 55° 31',7 N. 9° 40',5 E.
5. *Borup* Fyr c. 55° 31',7 N. 9° 40',9 E.

92. Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Oplysning om Lods.

Position. c. 55° 31' N. 9° 43' E.

Detaller. Lodsning gennem *Lillebæltsbroen* vil kunne foretages for Skibe og Baade, som ønsker dette, og uden Udgift for de paagældende.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/96 1946.

93. Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.

Position. 55° 29' (28") N. 9° 31' (35") E.

Detaller. Vraget af et middelalderligt Skib er fundet i *Kolding Fjord* c. 1630 m 96° fra Hovedet af *Kolding* Havns Fiskeri- og Lystbaadehavns E.-Mole og c. 280 m S. for *Kolding* Ledefyrlinie. Vraget er afmærket ved, at der over hver af dets Stævne er udlagt en Vager.

Da det er Nationalmuseets Hensigt, saa snart der atter indtræder normale Forhold, at forsøge paa at hæve Vraget, der er af stor kulturhistorisk Interesse, henstilles det til de sofarende ikke at komme den udlagte Afmærkning for nær og i Særdeleshed ikke at ankre eller fiske med Bundredskaber paa eller i Nærheden af Pladsen.

Kort Nr. 156, 151 og 150.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/98 1946.

94. Danmark. Lille-Bælt. Føns Vig W. Minefare. Spærret Omraade.

Position. c. 55° 25',8 N. 9° 44',3 E.

Detaller. Paa Grund af Minefare er Omraadet inden for en Cirkellinie med Centrum i ovennævnte Plads og med Radius 300 m spærret for al Sejlads.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/99 1946.

95. (T). Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.

Position. c. 55° 21',7 N. 9° 36',2 E.

Detaller. I *Hejlsminde* Havn er der sandet saa stærkt til, at Tillægning til Bolværk ikke kan finde Sted.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/100 1946.

96. (T). Danmark. Lille-Bælt. Asséns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 16',1 N. 9° 53',5 E.

Detaller. Dybden i den gravede Rende til *Assens* Havn samt i *Assens* N.-lige Havn er midlertidigt aftaget til 6,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/101 1946.

97. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig S. Minefare. Spærret Omraade.

Position. 55° 10',0 N. 9° 36',5 E.

Detaller. Paa Grund af Minefare er Omraadet, der begrænses af en Cirkellinie med Centrum i ovennævnte Punkt og Radius $\frac{1}{2}$ Sm spærret for al Sejlads.

Gentagelse af E. f. S. 1/103 1946.

(Marineministeriet, den 5. November 1945.)

98. Danmark. Lille-Bælt. Spærret Omraade.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. Paa Grund af Minefare er et Omraade, der begrænses af Linier gennem nedennævnte Punkter, spærret for Sejlads:

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 1) 55° 07' 10" N. 9° 47' 38" E. | 3) 55° 08' 46" N. 9° 47' 38" E. |
| 2) 55° 07' 10" N. 9° 50' 20" E. | 4) 55° 08' 46" N. 9° 50' 20" E. |

Kort Nr. 151, 152, 150 og 126.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/102 1946.

99. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Havn. Oplysning om Dybde.*Position.* c. 55° 02',5 N. 9° 25',9 E.*Detaller.* I *Gammelhavn* findes indtil 7,0 m Vand.*Kort* Nr. 151 og 152.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 141. Havnelods, Side 24.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 15/691 1946.

100. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Augustenborg Fjord. Augustenborg Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.*Position.* c. 54° 56',6 N. 9° 52',5 E.*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding er Dybden i Indsejlingsrenden til *Augustenborg Havn* aftaget til 3,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1599 1946.

101. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sønderborg Havn. Dybde midlertidigt aftaget.*Position.* c. 54° 54',6 N. 47',4 E.*Detaller.* 1. Dybden ved *Kulkajen* i *Sønderborg Havns* N.-lige Del er midlertidigt aftaget fra 6,5 m til 6,0 m.2. Dybden i *Lystbaadehavnen* er midlertidigt aftaget til c. 2,0 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/107 1946.

102. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sønderborg Bugt. Vemmingbund Bro. Dybde midlertidigt aftaget.*Position.* c. 54° 53',8 N. 9° 42',3 E.*Detaller.* Dybden ved *Yderenden* af *Vemmingbund Bro* er midlertidigt aftaget til 0,7 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 15/692 1946.

103. (T). Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Oplysning om Dybde i Indsejlingen.*Position.* c. 54° 56',0 N. 10° 02',9 E.*Detaller.* En Oprensning af *Sejlrenden* til *Havnen* er foretaget. Det tilraades, at *Anløb* af *Havnen* kun finder Sted gennem *Sejlrenden* (*Fyrlinien*), hvor der for *Tiden* er en mindste Dybde af 4,8 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/106 1946.

104. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Gelting Bugt. Vragområde afmærket.

1. Grænser for Vragomraadet: Linien gennem nedennævnte Punkter.

a) 54° 47' 54" N. 9° 47' 39" E. e) 54° 48' 01" N. 9° 50' 31" E.

b) 54° 48' 38" N. 9° 46' 39" E. f) 54° 46' 54" N. 9° 50' 31" E.

c) 54° 48' 38" N. 9° 47' 15" E. g) 54° 46' 54" N. 9° 48' 33" E.

d) 54° 48' 19" N. 9° 48' 53" E.

2. Følgende Afmærkning er udlagt:

1) Ved b) en grøn Spidstønde med W.-Topbetegnelse og mærket *Wrackgebiet W.*2) Ved c) og d) paa hvert Sted en grøn Spidstønde med N.-Topbetegnelse og mærket *Wrackgebiet N.*3) Ved e) en grøn Spidstønde med E.-Topbetegnelse og mærket *Wrackgebiet O.*4) Ved f) en grøn Spidstønde med S.-Topbetegnelse og mærket *Wrackgebiet S.**Kort* Nr. 154, 152, 150, 185, 126 og 180.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 31/1231 1946.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**105. Danmark. Kattegat. Store-Middelgrund. Minestrøget Areal.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Et Areal begrænset af Linien gennem nedennævnte Punkter er minestrøget til Brug som Arbejdsplads for Sandsugere:

a) 56° 33',6 N. 12° 05',4 E. c) 56° 33',1 N. 12° 08',5 E.

b) 56° 33',6 N. 12° 08',5 E. d) 56° 32',1 N. 12° 05',4 E.

En Tilførselskanal er strøget i en Bredde af 400 m S. for Linien mellem Pkt. b) og Punktet e) $56^{\circ} 33',6$ N. $12^{\circ} 10',7$ E.

Sejladis af Sandsugere kan formentlig foregaa uden større Risiko paa Stykket mellem Rute 48 og den strøgne Tilførselskanal.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 29/1167 1946.

106. Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede Omraader.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Paa Grund af Minefare er følgende Omraader spærret for Sejladis:

- Omraadet inden for en Cirkellinie med Centrum i $56^{\circ} 49',9$ N. $10^{\circ} 34',9$ E. og Radius $\frac{1}{2}$ Sm.
- Omraadet inden for en Cirkellinie med Centrum i $57^{\circ} 30',5$ N. $10^{\circ} 46',8$ E. og Radius $\frac{1}{2}$ Sm.
- Omraadet inden for en Cirkellinie med Centrum i $57^{\circ} 34',6$ N. $10^{\circ} 41',0$ E. og Radius $\frac{1}{2}$ Sm.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/113 1946.

107. (P). Danmark. Kattegat. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.

Position. c. $56^{\circ} 06'$ N. $12^{\circ} 09\frac{1}{2}'$ E. (Positionen er meget usikker).

Detaller. Et mindre Skib, der i Taage grundstødte udfor Raageleje, har for at komme fri af Grunden udkastet c. 5 Tons Cement i c. 3 m Vanddybde paa ovennævnte Plads, tæt ved Kysten NNW. for Raageleje. Mindste Dybde over den af Cementen dannede Pulle formenes at være c. 1 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/115 1946.

108. Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 20. Januar—31. Marts 1947 incl. Daglig Skydetid: Kl. 0800—1600, Lørdage dog kun til Kl. 1100.

Position. c. $56^{\circ} 01',8$ N. $12^{\circ} 00',6$ E.

Detaller. Militære Skarpskydningsøvelser afholdes i ovennævnte Tid fra Skydebanerne ved Melby-Tollerup Overdrev i Nærheden af ovennævnte Plads. Der skydes ud over Søen. Sikkerhedshøjde: 50 m.

Fareområdet over Søen strækker sig c. 1,62 Sm (3000 m) ud fra Kysten og vil være afmærket med 3 Vagere forsynet med rødt Flag med hvid Spuns, udlagt saaledes:

- c. N. for Liseleje Havn,
- midt for Overdrevet og
- NW. for Brantebjærg.

Naar der skydes, er det forbudt at opholde sig i paagældende Fareomraade.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/2122 1946.

109. (T). Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Taagesignal i Uorden.

Position. c. $55^{\circ} 57',9$ N. $11^{\circ} 51',0$ E.

Detaller. Hundested Havn Taagesignal er for Tiden i Uorden og afgiver en vedvarende Tone i Stedet for En-Tone hver 30^s.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 53/2177 1946.

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

Position. c. $55^{\circ} 56'$ N. $11^{\circ} 50'$ E.

Detaller. Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over Lynæs Sand den 6. December 1946 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/2075 1946.

111. (T). Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Somærke midlertidigt flyttet.

Position. $55^{\circ} 56' 25''$ N. $11^{\circ} 52' 23''$ E.

Detaller. Paa Grund af Sandforskydning er Lynæs Havn hvide Stage med 1 Halmvisk, ved W-Siden af Indsejlingen til Lynæs Havn, midlertidigt flyttet c. 55 m mod NE. til ovennævnte Position.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/118 1946.

- 112. (T). Danmark. Isefjord. Frederiksværk. Tønder midlertidigt inddraget.**
Position. c. 55° 58' N. 12° 01' E.
Detaller. De to Tønder ved Yderenden af den gravede Rende til *Frederiksværk* Havn er midlertidigt inddraget.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 8/430 1946.
- 113. (T). Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde Fjord. Skuldelev Bro. Tilsanding.**
Position. c. 55° 47',7 N. 12° 03',7 E.
Detaller. *Skuldelev* Bro er helt tilsandet ved E.- og NE.-Siden.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/119 1946.
- 114. Danmark. Isefjord. Vellerup Vig. Egholm Bro delvis ødelagt.**
Position. c. 55° 44',1 N. 11° 52',5 E.
Detaller. *Egholm* Bro er delvis ødelagt og vil muligvis i nær Fremtid blive fjernet helt.
Publikationer. Danske Løds II, Side 165. Havneløds, Side 55.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 32/1253 1946.
- 115. (T). Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.**
Position. *Bognæs SE.* Lystøndes Plads: c. 55° 44',6 N. 11° 47',0 E.
Detaller. Den yderste røde Stage ved N.-Siden af den gravede Rende i *Holbæk Fjord* og c. 0,1 Sm SW. t. W. for *Bognæs SE.* Lystønde er midlertidigt flyttet til denne, nu inddragne, Lystøndes Plads.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/120 1946.
- 116. (T). Danmark. Isefjord. Lammefjord. Avdebo Anlægsbro ødelagt og tilsandet.**
Position. c. 55° 46',4 N. 11° 37',9 E.
Detaller. *Avdebo* Anlægsbro er for Tiden saa ødelagt af Pæleorme og tilsandet, at den ikke er farbar mere.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/122 1946.
- 117. (T). Danmark. Isefjord. Nykøbing paa Sjælland. Dybde i Indløb til Havnen midlertidigt aftaget.**
Position. c. 55° 54',9 N. 11° 40',8 E.
Detaller. Dybden i Indløbet til *Nykøbing p. S. E.-lige* Havn (*Gamle Havn*) er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 3,3 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/123 1946.
- 118. (T). Danmark. Kattegat. Odden Havn. Dybde midlertidigt aftaget.**
Position. c. 55° 58',1 N. 11° 22',2 E.
Detaller. Dybden i *Odden* Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 3 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 33/1276 1946.
- 119. Danmark. Kattegat. Odden Kirke W. Minefare.**
Position. c. 55° 57',5 N. 11° 21',3 E., 1,6 Sm 226° fra *Odden* Kirke.
Detaller. I et Omraade omkring ovennævnte Plads er der Fare for udlagte Miner.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/126 1946.
- 120. (T). Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.**
Position. c. 55° 56',0 N. 10° 47',5 E.
Detaller. Huset paa *Bosserne* er blæst om.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/127 1946.
- 121. (T). Danmark. Kattegat. Samsø E-Kyst. Ballen Havn. Fyr ikke tændt.**
Position. c. 55° 49' N. 10° 38',6 E.
Detaller. *Ballen Havn* Fyr paa *Gamle Havns S.-Moles* Hoved er ikke tændt.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 7/395 1946.
- 122. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Oplysning om Lystønder.**
Tidligere E. f. S. Nr. 2/128 1946.
Position. Se nedenfor.

Detailler. Leveret NW. Lys- og Klokketønde paa 55° 53' (42") N. 10° 58' (06") E. er inddraget.

Kort Nr. 103, 102, 100, 125 og 180.

Publikationer. Danske Lods II, Side 141 og 152. Fyr-Fort. Nr. 274.

123. Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Oplysning om Dybde.

Position. c. 55° 49' N. 10° 38',6 E.

Detailler. I lige Linie fra *Gamle Havns* S.-Moles Hoved til den N.-ligste Duc d'Albe i Havnen er henlagt nogle Sten, over hvilke Vanddybden er c. 1,2 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 7/396 1946.

124. Danmark. Kattegat. S.-lige Del. Lushage E. Uren Bund. Advarsel.

Position. c. 55° 46' N. 10° 42' E., c. 2½ Sm E. for *Lushage*.

Detailler. Paa ovennævnte Plads er paa Havbunden observeret en Del Rester af Wirer, hidrørende fra en Netspærring. Man advares imod at ankre og at fiske i Nærheden af Pladsen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/132 1946.

125. (T). Danmark. Kattegat S.-lige Del. Lushage Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget. Lushage Fyr tændt.

Position. *Lushage* Fyr: 55° 45' (53") N. 10° 37' (29") E.

Detailler. 1. *Lushage* Lys- og Fløjtetønde er midlertidigt inddraget.

2. Saalønge *Lushage* Lys- og Fløjtetønde ikke er tændt og paa Plads, vil *Lushage* Fyr være tændt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 8/431 1946.

126. (T). Danmark. Kattegat. Neksø Bugt. Havnsø Anlægsmole. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 45',2 N. 11° 19',5 E.

Detailler. Dybden ved Indersiden af Læmolen ved *Havnsø Anlægsmole* er midlertidigt aftaget fra 3,3 m til 2,8 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/131 1946.

127. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/130 og 2/134 1946 udgaar.

Position. c. 55° 31' N. 10° 34' E.

Detailler. Efter afsluttet Oprensning af Sejllobet i *Odense Fjord* er Dybden i dette c. 7,5 m.

Da der som sædvanligt stadig vil ske Tilsætning paa visse Strækninger af Sejllobet, kan man ikke regne med, at Dybden: 7,5 m stadig vil være til Stede.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 53/2160 1946.

128. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 29',2 N. 10° 36',1 E.

Detailler. Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Bregner Fiskerihavn* midlertidigt aftaget til c. 2,2 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/133 1946.

129. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Æbelø Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 38',3 N. 10° 10',2 E.

Detailler. Dybden i *Æbelø Havn* er midlertidigt aftaget til 1 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/144 1946.

130. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Minestrøget Omraade.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1368 og 45/1802 1946.

- Positioner.* a) 56° 08',5 N. 10° 16',6 E.
 b) 56° 07',5 N. 10° 20',4 E.
 c) 56° 05',9 N. 10° 26',0 E.
 d) 55° 59',4 N. 10° 26',0 E.
 e) 55° 59',4 N. 10° 20',4 E.
 f) 56° 05',7 N. 10° 20',4 E.

Detailler. Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er nu færdigtstrøget for Miner.

131. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Hov Havn Indløb. Dybde midlertidig aftaget.

Position. c. 55° 54',7 N. 10° 15',7 E.

Detailler. Dybden i Indløbet til Hov Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til c. 1,8 m (6 Fod).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 5/334 1946.

132. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Dybde aftaget. Advarsel.

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

Detailler. Da der ved Aarhus Havn er fundet store Sprængstykker af Granitblokke kan man ikke være sikker paa, at der er fuld Dybde i Havnens Bassiner. I S.-lige Del af Bassin IV er det konstateret, at Vanddybden er reduceret til ca. 7 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/138 1946.

133. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin IV. Reparationsarbejder iværksat. Sejlanvisning.

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

Detailler. Arbejdet med Reparation af de ved Eksplosionen den 4. Juli 1944 beskadigede Kajer i Bassin IV's W.-lige Spids er paabegyndt.

Spidsen vil blive afspærret med en Fangedæmning tværs over Bassinet, hvorved c. 60 m af begge Kajer bliver uanvendelige som Anlægsplads. Fangedæmningen udføres hovedsageligt ved Sænkning af en Jernbetonsænkekasse.

Under Reguleringen af Grusbeddingen for denne Sænkekasse vil der arbejde Dykkere og Stenfiskerfartøjer i Bassinet. Skibe, der nærmer sig, skal give Signal med Fløjten og rette sig efter de Anvisninger med Hensyn til Passage, der gives af Arbejdslederen. Al Sejlads i Bassinet skal foregaa med langsom Fart.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 11/562 1946.

134. Danmark. Kattegat. Aarhus. Oplysning om Havnearbejder. Sejlanvisning.

Tidligere E. f. S. Nr. 15/695 og 23/970 1946.

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

Detailler. 1) Opfyldning af Pier III indenfor Sænkekasserne, der danner Begrænsning mod NW. for Sejllobet til Nordhavnen er i Gang.

2) De yderste 100 m af Søndre-Molearm (Mellemarmens N.-Mole) er ved at blive fjernet, idet de fleste Materialer herfra bliver sejlet over til og anvendt i det nye Kystværn for Pier III. Ved Passage forbi disse Arbejdspladser skal Skibe gaa med den mindst mulige Styrefart, og saa vidt muligt med standset Skruer, naar der arbejder Dykkere og Kraner.

Fyret paa Søndre-Molearms Hoved, (Bassin II) Fyr, er slukket, samtidigt er Taagesignalet med elektrisk Gongon ved Fyret indstillet og en hvidmalet Lystønde, der viser rødt Gruppeblink, To-Blink hver 10^s. er udlagt til Afmærkning af Molearmens yderste Ende, der er oversvømmet ved daglig Vandstand.

3) Sejlads er forbudt mellem Pier II og det nye Kystværn for Pier III.

135. Danmark. Kattegat. Aarhus. Oplysning om Havnearbejder.

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

Detailler. Pier II vil blive udvidet c. 50 m i NE.-lig Retning.

136. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin IV. Prøvepæle nedrammes.

Position. Aarhus: c. $56^{\circ} 09' N. 10^{\circ} 13' E.$

Detailler. I den nærmeste Fremtid vil der blive rammet Prøvepæle i Kajlinien i NE.-lig Forlængelse af *Kaj 122* paa den SE.-lige Side af *Bassin IV.*

Pælene vil saavidt muligt blive fjernet samme Dag, de rammes; men hvis en Pæl undtagelsesvis skal blive staaende Natten over, vil den blive afmærket med en klar Lanterne c. 2 m over normal Vandstand.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1888 1946.

137. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bolværksskred. Forbud mod Tillægning.

Position. Aarhus: c. $56^{\circ} 09' N. 10^{\circ} 13' E.$

Detailler. Paa Grund af Bolværksskred forbydes for Fremtiden Tillægning til Kajstrækningerne *19, 21* og *23* paa *Midtermolen* mellem *Bassin I* og *Bassin II* i *Aarhus Havn.*

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/232 1946.

138. Danmark. Kattegat. Sletterhage W. Minestrøget Omraade.

Positioner. a) $56^{\circ} 06',7 N. 10^{\circ} 27',5 E.$

b) $56^{\circ} 05',9 N. 10^{\circ} 27',5 E.$

c) $56^{\circ} 05',9 N. 10^{\circ} 30',0 E.$

d) $56^{\circ} 06',4 N. 10^{\circ} 30',0 E.$

e) $56^{\circ} 06',7 N. 10^{\circ} 29',6 E.$

Detailler. Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter, W. for *Sletterhage*, er minestrøget.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 26/1065 1946.

139. (T). Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. $56^{\circ} 24',7 N. 10^{\circ} 55',9 E.$

Detailler. Paa Grund af Tilsanding er Vanddybden i Indløbet til *Grenaa Havn* formindsket, saaledes at al Sejlads nu maa foregaa i den E.-lige Halvdel af Indløbet, hvor der er 5,3 m Vand.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 6/359 1946.

140. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.

Position. Se nedenfor.

Detailler. *Boels Plade* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa c. $56^{\circ} 37',0 N. 10^{\circ} 29',6 E.$ er midlertidigt flyttet c. 1,5 Sm mod Øst og udlagt paa c. $56^{\circ} 37',2 N. 10^{\circ} 32',3 E.$

Kort Nr. 104, 102 og 100.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/145 1946.

141. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Oplysning om Dybde.

Position. Randers Fjord Anduvning: c. $56^{\circ} 37' N. 10^{\circ} 24' E.$

Detailler. Dybden over *Barren* udfor *Randers Fjord* er for Tiden kun 7 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 4/296 1946.

142. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Mellerup Færgebro. Dybde aftaget.

Position. c. $56^{\circ} 31',4 N. 10^{\circ} 13',7 E.$

Detailler. Dybden ved *Mellerup Færgebro* er aftaget til c. $\frac{1}{2}$ m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/147 1946.

143. (T). Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indsejling. Dybde over Barren aftaget.

Position. c. $56^{\circ} 43' N. 10^{\circ} 21' E.$

Detailler. Dybden i Sejløbet over *Barren* udfor *Mariager Fjord* er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 5,1 m (17 engelske Fod).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/2149 1946.

144. (T). Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Hadsund Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. $56^{\circ} 43',0$ N. $10^{\circ} 07',8$ E.

Detaller. Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Hadsund* Fiskerihavn midlertidigt aftaget til c. 2,0 m i E.-Bassinet og c. 1,5 m i W.-Bassinet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/150 1946.

145. (T). Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Fladbjærg Bro. Tilsanding.

Position. c. $56^{\circ} 41'$ N. $10^{\circ} 02',6$ E.

Detaller. *Fladbjærg* Bro paa S.-Siden af *Mariager Fjord* er tilsandet og ikke i Brug.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/151 1946.

146. (T). Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib.

Position. $56^{\circ} 45',0$ N. $12^{\circ} 00',0$ E.

Detaller. *Anholt Knob* Fyrskib er ombyttet med et Reservefyrskib af samme Udseende, men mærket *Reserve*.

Fyr, Taagesignal og Radiofyr er uforandret, idet dog Tonefrekvenserne for Taagesignal og Radiofyr er ændret fra henholdsvis 525 c/s og 1269 c/s til 300 c/s og 423 c/s.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1605 1946.

147. (T). Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.

Position. c. $56^{\circ} 48',2$ N. $10^{\circ} 16',7$ E.

Detaller. Dybden i *Øster-Hurup* Fiskerihavn er aftaget til 3,3 m. Dybden i Indløbet til Havnen er 2,8 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/153 1946.

148. Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt Fyrskib—Hals Barre Fyr. Oplysning om Lods.

Positioner. *Aalborg Bugt* Fyrskib: $56^{\circ} 50'$ ($50''$) N. $10^{\circ} 47'$ ($39''$) E.

Hals Barre Fyr: $56^{\circ} 57' 18''$ N. $10^{\circ} 25' 46''$ E.

Detaller. Skibe til *Limfjorden* kan som hidtil faa Lods uden for Barren fra *Hals* Lodseri. Desuden kan disse Skibe indtil videre erholde Lods fra Pladsen mellem *Aalborg Bugt*

Fyrskib og *Hals Barre* Fyr, naar Vejr- og Isforhold iøvrigt tillader det, og Lods forudbestilles i Tide fra *Hals* Lodseri. Telefon (Dag og Nat): *Hals* Nr. 6.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 38/1484 1946.

149. Danmark. Kattegat. Limfjorden Anduvning. Minestrøget Omraade.

Positioner. a) c. $56^{\circ} 57',2$ N. $10^{\circ} 26',0$ E.

b) c. $56^{\circ} 59',0$ N. $10^{\circ} 26',0$ E.

c) c. $56^{\circ} 59',0$ N. $10^{\circ} 30',0$ E.

d) c. $56^{\circ} 55',0$ N. $10^{\circ} 30',0$ E.

Detaller. Et Omraade til Brug ved Ankring, Fiskeri m. v. er minestrøget inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter a), b), c) og d).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 37/1440 1946.

150. Danmark. Kattegat. Asaa Havn. Oplysning om Dybde.

Position. c. $57^{\circ} 08',7$ N. $10^{\circ} 26'$ E.

Detaller. Dybden i *Asaa* Havn og i Indløbet til Havnen er 1,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/154 1946.

151. Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn. Advarsel mod Ankring i visse Omraader. Forbud mod Ankring og Fiskeri ophæves.

Position. c. $57^{\circ} 26',1$ N. $10^{\circ} 32',9$ E.

Detaller. Paa Grund af udlagte Kabler advares man mod at ankre i nedennævnte to Omraader:

I. Omraadet 50 m paa hver Side af Linien mellem Havnens ydre Molehoveder.

II. Et 130 m langt og 65 m bredt Omraade beliggende langs Indersiden af N.-Molen umiddelbart SE. for Tankpladsen.

Omraade I er ikke afmærket. I Omraade II findes 2 sorte Spidstønder som Afmærkning for Gennemsejlsløbet.

Kort Nr. 101.

Publikationer. Danske Lods II, Side 122. Havnelods, Side 67 og 68.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 31/1233 1946.

152. (T). Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.

Position. c. $57^{\circ} 30',5$ N. $10^{\circ} 35',9$ E.

Detaller. *Hirsholm NW.*-Rev røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost er forsvundet.

Sømærket vil indtil videre ikke blive genudlagt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/159 1946.

153. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. $57^{\circ} 43'$ N. $10^{\circ} 35',8$ E.

Detaller. I *Skagens Havns Forhavn*, umiddelbart inden for *Havneindløbet*, er Dybden enkelte Steder aftaget til kun 5,2 m. I *Sejlrendens Midte* er Dybden dog stadigt mere end 6 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 36/1421 1946.

154. (T). Danmark. Kattegat. Læsø W.-Kyst. Vesterø Havn Indsejling. Tilsanding.

Position. c. $57^{\circ} 17',9$ N. $10^{\circ} 55',6$ E.

Detaller. Ved den yderste Ende af Sandfangeren ved *Vesterø Havns W.-Mole* har der dannet sig en Sandrevle, der gaar c. 35 m ud fra Sandfangeren i NE.-lig Retning. Holder man *Sømandshjemmet* overet med *Havnefyret* i c. SE., gaar man klar af Revlen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/163 1946.

155. Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.

Position. c. $57^{\circ} 19',3$ N. $11^{\circ} 07',7$ E.

Detaller. Dybden i *Østerby Havn* er aftaget til 3,1 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/164 1946.

156. Sverige. Kattegat. Frigivet Omraade. Afmærkning udlagt.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. I. Det Omraade af *Kattegat*, der ligger E. for Linien gennem nedennævnte

Punkter a—i, er frigivet for Sejlads:

a. $56^{\circ} 16',2$ N. $12^{\circ} 25',0$ E.

b. $56^{\circ} 18',4$ N. $12^{\circ} 25',5$ E.

c. $56^{\circ} 48',6$ N. $12^{\circ} 21',0$ E.

d. $57^{\circ} 01',0$ N. $12^{\circ} 06',5$ E.

e. $57^{\circ} 09',5$ N. $12^{\circ} 53',0$ E.

f. $57^{\circ} 17',0$ N. $11^{\circ} 39',5$ E.

g. $57^{\circ} 31',3$ N. $11^{\circ} 22',0$ E.

h. $57^{\circ} 40',5$ N. $11^{\circ} 18',0$ E.

i. $57^{\circ} 47',0$ N. $11^{\circ} 02',6$ E.

II. I det nævnte frigivne Omraade er følgende Afmærkning udlagt:

1. paa $56^{\circ} 16',2$ N. $12^{\circ} 15',5$ E.: 1 Stage.

2. — $56^{\circ} 18',9$ N. $12^{\circ} 25',8$ E.: 1 Stage.

3. — $56^{\circ} 34',2$ N. $12^{\circ} 26',0$ E.: 1 rød- og gulmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s.

4. — $56^{\circ} 49',2$ N. $12^{\circ} 21',0$ E.: 1 sort- og hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s.

5. — $57^{\circ} 03',9$ N. $12^{\circ} 06',0$ E.: 1 sort- og hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s.

6. — $57^{\circ} 22',3$ N. $11^{\circ} 33',5$ E.: 1 rødmalet Lystønde, mærket 12 (Punkt 12 i Rute 48), der viser hvidt Et-Blink hver 6^s.

7. — $57^{\circ} 48',5$ N. $11^{\circ} 15',7$ E.: 1 rød- og gulmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s.

Kort Nr. 101, 102, 100 og 92.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1988 1946.

(U. f. s. Nr. 46, Bilag I a. Stockholm 1946.)

157. Sverige. Skagerrak og Kattogat. Advarsel mod Ankring og Fiskeri.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa Grund af, at der endnu bestaar en vis Risiko for enkelte Miner, som er blevet liggende paa Bunden, advares mod Ankring og Fiskeri inden for følgende Omraader ved de svenske Kyster i *Skagerrak* og *Kattogat*:a) W. for *Bonden* inden for følgende Linier:

1. Breddeparallellen 58° 10',5 N.
2. — 58° 13',5 N.
3. Meridianen 11° 13',6 E.
4. — 11° 18',0 E.

b) S. for *Flatholmen* ved *Lysekil* inden for følgende brudte Linie:*Flatholmen* SW.-Pynt—*Flatholmen* S.-Kyst—*Spättasbåde*—*Gråskär*—*Ullholm* SE.-Pynt—*Ullholm* N.-Kyst—*Ullholm* NW.-Pynt—*Flatholmen* SW.-Pynt.c) Ved *Stora Pölsan* mellem Tremilegrænsen og følgende brudte Linie:Skæringspunktet mellem Tremilegrænsen og Mærket: *Stora Oset* Fyr overet med *Torrbeskär* Stangbaake—*Torrbeskär* Stangbaake—*Stora Pölsan*—S. *Kråkan*—Skæringspunktet mellem Tremilegrænsen og Breddeparallellen gennem S. *Kråkan*.d) Paa svensk Territorialfarvand ved *Nidingen* mellem Breddeparallellerne 57° 15' N. og 57° 20',9 N. (gennem *Grundabåde* Kost) samt W. og S. om en Linie mellem følgende Punkter:

1. 57° 15' N. 12° 03' E.
2. S. *Ledskär*.
3. *Malö* Fyr.
4. *Lilleland Stage* med Ballon.
5. *Bredaberg Stage* med 2 Balloner.
6. *Långbådan Stage* med 1 Ballon over 1 nedadvendt Kost.
7. *Grundabåde Stage* med 1 nedadvendt Kost.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1989 1946.

(U. f. s. Nr. 46/2699 Kap. IV. Punkt 42. Stockholm 1946.)

158. Sverige. Kattogat og Skagerrak. Radiopøjlstationer og midlertidige Radiofyr.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Til Pladsbestemmelse i E.-lige Del af *Skagerrak* og N.-lige *Kattogat* er for Tiden nedennævnte Radiopøjlstationer og Radiofyr i Funktion:

I. Radiostationer:

<i>Morup</i>	paa 56° 55',9 N. 12° 21',5 E.
<i>Vinga</i>	— 57° 38',0 N. 11° 36',1 E.
<i>Hällö</i>	— 58° 20',1 N. 11° 13',0 E.

II. Radiofyr (midlertidige): (Se E. f. S. Nr. 1/188 1947).

<i>Skärhamn</i>	paa 57° 59',8 N. 11° 32',9 E.
<i>Grebbe stad</i>	— 58° 41',4 N. 11° 15',5 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 8/434 1946.

(U. f. s. Nr. 7/Extra Tilläg. Stockholm 1946.)

159. Sverige. Kattogat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*Position.* *Nyckelbojen*: c. 57° 41',3 N. 11° 53',1 E.*Detaller.* Ankring og Fiskeri er indtil videre forbudt indenfor et Omraade, der ligger ved *Nya Varvet*, og som begrænses mod Ost af Kystlinien S. for *Nyckelbojen*, mod Vest af Fyrlinien „*Carnegieska bruket övre Fyr* overet med *Carnegieska bruket nedre Fyr*“ samt af en Linie i N.—S.-lig Retning gennem *Nyckelbojen*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/170 1946.

160. Danmark. Limfjorden. Aalborg—Hals. Forandring af Fyr.*Position.* Se Fyrfortegnelsen 1942; Tallene, der er anført i Parentes efter Fyrenes Navne, henviser til disses Nr. i Fyrfortegnelsen.*Detaller.* I nærmeste Fremtid foretages Forandringer ved Fyrene imellem *Aalborg* og *Hals*, hvis Karakterer derefter bliver, som følger:

1. *Aalborg E.* Bagfyr (156 a): Rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s. Mørke 2^s.

2. *Aalborg E.* Forfyr (156 b): Rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 3. *Skøngaard* Bagfyr (157 a): Grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.
 4. *Skøngaard* Forfyr (157 b): Grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 5. *Engholm SE.* Bagfyr (159 a): Rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 6. *Engholm SE.* Forfyr (159 b): Rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.
 7. *Engholm ESE.* Bagfyr (160 a): Hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 8. *Engholm ESE.* Forfyr (160 b): Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.
 9. *Engholm S.* Bagfyr (161 a): Rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.
 10. *Engholm S.* Forfyr (161 b): Rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 11. *Engholm E.* Bagfyr (162 a): Hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 12. *Engholm E.* Forfyr (162 b): Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.
 13. *Bredhage* Bagfyr (164 a): Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.
 14. *Bredhage* Forfyr (164 b): Hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 15. *Christianshaab* Tværmærkefyr (166): Hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 16. *Vester-Hassing* Tværmærkefyr (167): Hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 17. *Frydenstrand* Bagfyr (168 a): Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.
 18. *Frydenstrand* Forfyr (168 b): Hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 19. *Mov Fyr* (169): Grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 20. *Egensekloster Skov* Bagfyr (170 a): Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.
 21. *Egensekloster Skov* Forfyr (170 b): Hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 22. *Hals W.* (171): Hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
- Ved *Hals W.* Fyr er den røde Lysvinkel mellem Pejlingerne 77° og 78° ændret til Vinklen mellem Pejlingerne 77° og 79°.

Kort Nr. 106.

Publikationer. Fyr-Fort. Nr. 156 a og b, 157 a og b, 159 a og b, 160 a og b, 161 a og b, 162 a og b, 164 a og b, 166, 167, 168 a og b, 169, 170 a og b og 171.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 5/339 1946.

161. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland-Cementfabrik. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 57° 03',8 N. 9° 58',4 E.

Detaller. Dybden ved de N.-ligste 8—9 m af Bolværket ved *Aalborg Portland-Cementfabrik* ved *Rørdal*, hvor den officielle Dybde er angivet til 7,5 m, er midlertidigt aftaget og er nu 4,7 m ved Bolværkets N.-ligste Hjørne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/172 1946.

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

Position. c. 56° 59' N. 9° 38' E.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/175 1946.

163. (T). Danmark. Limfjorden. Draget. Øland SE. Baaker væltet af Isen.

Position. Øland Bagbaake: c. 57° 02',3 N. 9° 37',0 E.

Detaller. Øland Ledebaaker, paa Grunden SE. for Øland, er væltet af Isen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 7/403 1946.

- 164. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.**
Position. c. $56^{\circ} 59',9$ N. $9^{\circ} 17',8$ E.
Detaller. Af de 8 Duc d'Alber W. for *Aggersundbroens* Gennemsejling er alle 4 ved Løbets N.-Side samt de 2 midterste ved Løbets S.-Side blevet fjernet af Isen Vinteren 1942—43. Duc d'Alberne vil ikke blive genopført foreløbig.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/176 1946.
- 165. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.**
Position. c. $56^{\circ} 59',8$ N. $9^{\circ} 17',4$ E.
Detaller. Dybden i de W.-ligste 250 m (den udgravede Del) af Svajebassinet W. for *Aggersundbroen* er midlertidigt aftaget fra 4,1 m til 3 m i den W.-ligste og til indtil 3,6 m i den yderste Del af Udgravningen.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/177 1946.
- 166. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.**
Position. *Aggersundbroen:* c. $56^{\circ} 59',9$ N. $9^{\circ} 17',8$ E.
Detaller. Under Hensyn til, at Vanddybden i den udgravede Del af Svajebassinet W. for *Aggersundbroen* er aftaget, er de 4 rødmalede Stager, der var udlagt paa N.-Siden af Svajebassinet henholdsvis c. 300, 500, 700 og 900 m fra Broen, midlertidigt inddraget, og der er midlertidigt udlagt 1 rød Stage paa 4 m Kurven paa hver af Pladserne: $56^{\circ} 59' 45''$ N. $9^{\circ} 17' 26''$ E. og $56^{\circ} 59' 35''$ N. $9^{\circ} 17' 18''$ E., henholdsvis c. 550 og 1075 m fra Broen.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/178 1946.
- 167. (T). Danmark. Limfjorden. Logstor Havn. Oplysning om Dybde.**
Position. c. $56^{\circ} 58',2$ N. $9^{\circ} 15',4$ E.
Detaller. Dybden i *Logstor Vestre-Havn* er for Tiden kun indtil 3,5 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 15/696 1946.
- 168. (T). Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.**
Position. c. $56^{\circ} 34',2$ N. $9^{\circ} 03',4$ E.
Detaller. Dybden i *Skive Havn* er aftaget til 4,1 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/179 1946.
- 169. Danmark. Limfjorden. Logstor Bredning. Han Næs S.-Side. Amtoft Bro delvis odelagt.**
Position. c. $57^{\circ} 00',3$ N. $8^{\circ} 56',8$ E.
Detaller. Anlægspladsen ved Hovedet af *Amtoft Bro* er saa forfalden, at den indtil videre ikke kan benyttes.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/180 1946.
- 170. Danmark. Limfjorden. Dover Odde Anlægsbro. Dybde midlertidigt aftaget.**
Position. c. $56^{\circ} 43'$ N. $8^{\circ} 28',7$ E.
Detaller. Dybden ved *Dover Odde Anlægsbro* er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 2,5 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/181 1946.
- 171. (T). Danmark. Limfjorden. Mors. Ejerslev Udskebningssted.**
Position. c. $56^{\circ} 55',2$ N. $8^{\circ} 55',5$ E.
Detaller. Paa Grund af Tilsanding kan normal Vanddybde ved *Ejerslev Udskebningssted* indtil videre ikke forventes at være til Stede.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/182 1946.
- 172. (T). Danmark. Limfjorden. Mors. Feggesund Anlægsbro. Tilsanding.**
Position. c. $56^{\circ} 58',5$ N. $8^{\circ} 55',5$ E.
Detaller. Dybden ved den W. for *Feggesund Færgebro* liggende Anlægsbro er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 3,0 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/183 1946.

173. Danmark. Limfjorden. Mors N-Kyst. Sundby Tovbane. Dybde aftaget.*Position.* c. 56° 53',5 N. 8° 41',3 E.*Detaller.* Dybden i den gravede Rende ved *Sundby Tovbanes* Molehoved er 4,1 m.
Kort Nr. 104.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 71. Havnelods, Side 202.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/184 1946.

174. (T). Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.*Position.* c. 56° 52',9 N. 8° 38',0 E.*Detaller.* Dybden ved *Vilsund* Anlægsbro er aftaget til 2,8 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/185 1946.

175. (T). Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro (Lossebroen) beskadiget.*Position.* c. 56° 52',9 N. 8° 38',0 E.*Detaller.* *Vilsund* Anlægsbro er beskadiget og kan vanskeligt benyttes.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 15/697 1946.

176. (T). Danmark. Limfjorden. Jegindø Fiskerihavn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*Position.* c. 56° 39',2 N. 8° 38',4 E.*Detalles.* Dybden i Indsejlingen til *Jegindø* Fiskerihavn er midlertidigt aftaget til 2 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 15/698 1946.

177. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1848 1946.*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.*Detaller.* I *Tyborøn Kanal* var Vandstanden den 14. December 1946 ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 5,9 m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 5,6 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,0 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,0 m, i *Svaneholm Løb*: 1,2 m, i *Langholm Løb* 2,0 m og i *Kobberø Løb*: 2,6 m.Der er saaledes for Tiden 5,9 m Dybde fra Søen til Ankerplads ved *Tyborøn* Havn og 4,0 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/2132 1946.

178. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Agger Tange Bro (Kabebroen) Indsejling. Tilsanding.*Position.* c. 56° 43',4 N. 8° 14',5 E.*Detaller.* I Løbene, der fra *Nissum Bredning* fører ind til *Agger Tange* Bro, er der enkelte Steder mindre end 2,0 m Vand; yderligere Tilsanding kan ventes.Broen, der ejes af *Vandbygningsvæsenet* er ikke aaben for almindelig Sejlads.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/189 1946.

179. Skagerrak. Udkastning af Sprængstoffer.*Position.* a. c. 58° 03' N. 8° 45' E.

b. c. 58° 33' N. 10° 00' E.

c. c. 58° 24' N. 10° 00' E.

d. c. 57° 54' N. 8° 45' E.

Detaller. Sprængstoffer vil blive udkastet inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/190 1946.

(N. t. M. Nr. 40/3015. London 1945.)

180. Skagerrak. Sømærker udlagt E. for Minefelt.*Positioner.* Stage Nr. 1: c. 57° 48' N. 8° 59' E.

— — 2: c. 57° 43' N. 9° 03' E.

— — 3: c. 57° 39' N. 9° 07' E.

— — 4: c. 57° 34' N. 9° 11' E.

— — 5: c. 57° 29' N. 9° 15' E.

Detaller. Den tyske Minespærring i Skagerrak begrænsedes mod E. af en Linie mellem Svinkløv og Gåsens Fyr, S.E. for Lillesand. Paa en Linie, parallel med den førstnævnte og beliggende 5 Sm E. for denne, er udlagt 5 Stager paa ovennævnte, omtrentlige Pladser.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/191 1946.

(U. f. s. Nr. 45/3027. Stockholm 1945.)

181. Skagerrak. Omraade frigivet for Sejlads.

Positioner. a) $57^{\circ} 09',5$ N. $9^{\circ} 00',0$ E., Jyllands Kyst, c. 1 Sm W. for Bulbjærg.

b) $57^{\circ} 46',5$ N. $9^{\circ} 00',0$ E.

c) $58^{\circ} 15',0$ N. $8^{\circ} 23',0$ E., Lillesand.

d) $57^{\circ} 52',5$ N. $11^{\circ} 42',8$ E.

Detaller. Sejlads er frigivet i et Omraade inden for en Linie, der gaar gennem Punkterne a, b og c, langs den norske og svenske Kyst til Punkt d og derfra til Skagen.

Rute 35 ender saaledes i det frigitte Omraade.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/192 1946.

(N. C. S. O., den 14. November 1945.)

182. Skagerrak. Arendal—Lindesnæs S. Minofarligt Omraade frigivet for Overfladesejlads.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. Det Omraade, der begrænses af Linien gennem nedennævnte Punkter a—f, er frigivet for Overfladesejlads.

a. $57^{\circ} 39'$ N. $9^{\circ} 00'$ E.

b. $57^{\circ} 46',5$ N. $9^{\circ} 00'$ E.

c. $57^{\circ} 52'$ N. $8^{\circ} 52'$ E.

d. $57^{\circ} 52'$ N. $7^{\circ} 00'$ E.

e. $57^{\circ} 35'$ N. $7^{\circ} 00'$ E.

f. $57^{\circ} 39'$ N. $8^{\circ} 05'$ E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/2080 1946.

183. (T). Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.

Position. c. $57^{\circ} 41',5$ N. $10^{\circ} 26',8$ E.

Detaller. Spirbakken Baake er midlertidigt fjernet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/193 1946.

184. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb. Tilsanding.

Position. c. $57^{\circ} 35',6$ N. $9^{\circ} 57',7$ E.

Detaller. Dybden i den E.-lige Del af Indsejlingen til Hirtshals Havn er aftaget, saaledes at den nærmest det E.-lige Molehoved er 6,6 m.

Ved E.-Siden af W.-Molen er sket en Tilsanding W. for NW.-Enden af Pier II. Dybden ved W.-Molen er enkelte Steder aftaget til 2,6 m; 4 m Kurven findes 12 m fra Molen og 4,7 m Kurven ca. 20 m fra Molen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/199 1946.

185. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Midlertidigt Radiofyrt oprettet.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1141 1946.

Position. $57^{\circ} 35'$ ($33''$) N. $9^{\circ} 57'$ ($59''$) E.

Detaller. Det i ovennævnte E. f. S. nævnte Radiofyrt er sat i Drift.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 29/1188 1946.

186. (T). Danmark. Skagerrak. Svinkløv Baake midlertidigt fjernet.

Position. $57^{\circ} 09'$ ($54''$) N. $9^{\circ} 18'$ ($06''$) E.

Detaller. Svinkløv Baake er midlertidigt fjernet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/194 1946.

188. (T). Sverige. Skagerrak. Skärhamn og Grebbestad. Midlertidige Radiofyre.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende cirkulære Radiofyre (RC) er indtil videre i Virksomhed:

1. *Skärhamn* paa c. 57° 59',8 N. 11° 32',9 E.
Bølgelængde: 360 kc/s (833 m), Type A 1 (uden Tonefrekvens).
Karakter: Kendingssignalet SIE (••• •• •) efterfulgt af en 23^s. lang Pejlstreg. Periode: c. 30^s.
Sendetid: Signalet gives uafbrudt saavel i usigtbart som klart Vejr.
Rækkevidde: c. 70 Sm.
2. *Grebbestad* paa c. 58° 41',4 N. 11° 15',5 E.
Bølgelængde: 406 kc/s (739 m), Type A 1 (uden Tonefrekvens).
Karakter: Kendingssignalet SIH (••• •• •••••) efterfulgt af en 23^s. lang Pejlstreg. Periode: c. 30^s.
Sendetid: Signalet gives uafbrudt saavel i usigtbart som klart Vejr.
Rækkevidde: c. 70 Sm.

Ann. 1. Da Radiofyrene ikke er modulerede med Tonefrekvens, maa de aflyttes med Pejlmotagere med regulerbar Tilbagekobling eller med Interferensoscillator.

Ann. 2. Radiofyrenes Kendingssignaler gives med betydelig større Hastighed end Tilfældet er ved de sædvanlige Søradiostationer.

Ann. 3. Pejlinger af Radiofyrene taget i nogle faa Sm Afstand fra *Bohuskysten* kan ikke paaregnes at være fuldt paalidelige.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/195 1946.

(U. f. s. Nr. 31/2052. Stockholm 1945.)

189. Norge. Oslofjorden. Landminer. Advarsel.

Detaller. I *Oslofjorden* maa der udvises Forsigtighed, naar man gaar i Land, da der findes mange minelagte Omraader paa Kysterne. Minerne ligger ofte et Stykke ude i Søen. Der støder Landminefelter ud til Fjorden paa følgende Steder:

Akerhus Fylke: Fagerstrand. Håøya, Husvik, Drobak N.- og S.-Kaholmen. Granerudstjen, Nesodden.

Østfold Fylke: Kure, Rygge. Rauoy. Torquaten, Onsoy. Kjøkøy. Løkkeviken, Skjebergskilen. Sandviken, Skjebergskilen.

Buskerud Fylke: Halvorshavn, Filtved.

Vestfold Fylke: Borre transformasjon. Valloy. Vallekjar, Måkeroy. Torrås, Tjome. Bolærne. Folehavna, Vesteroen. Malmoen. Rakke, Stavern. Oddane, Nevlunghavn.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/196 1946.

(E. f. S. Nr. 11/539. Oslo 1945.)

190. Norge. Oslofjorden. Telemark. Minefrit Farvand.

Detaller. 1. Alle Omraader langs Kysten fra den *svensk-norske* Grænse til *Jærnestangen* (mellem *Kragero* og *Risor*), som tidligere har været meldt farlige paa Grund af Miner, er nu minestrøget og antages at være minefrie.

2. Alle Ordre vedrørende Tvangsruter i disse Omraader ophæves. Af Hensyn til Forekomsten af eventuelle ukendte Skibsfartshindringer anbefales det dog i størst mulig Udstrækning at benytte de minestrøgne Sejlløb.

3. Undtaget fra de i Punkt 1 nævnte Omraader er saadanne Grunde og snævre Sejlløb, der ikke er tilgængelige for Minestrygere, hvorfor der maa udvises Forsigtighed paa disse Steder.

4. De, der har, eller som maatte faa Kundskab om Miner paa de i Punkt 3 nævnte Steder, anmodes om at meddele dette til *Marinekommando Østlandet, Fridtjof Nansens Plass 9, rom 308, Oslo, Telefon 10 000, app. 803, 33 070, app. 540.*

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/197 1946.

(E. f. S. Nr. 15/686. Oslo 1945.)

191. Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Melding ved Anløb.*Position.* c. 58° 07' N. 8° 00' E.

Detaller. Skibsførere skal ved Anløb af *Kristiansand S.* melde sig til Søtransportofficeren ved *Marinekommando Sorlandet, Markensgate 12 a*, for at modtage nærmere Instruktioner.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/198 1946.

(E. f. S. Nr. 10/535. Oslo 1945.)

(Se Tillæg.)

XII. Oplysninger vedrørende Skibruter.

192. Oplysning om Bredden af de minestrogne Ruter.
 Tidligere E. f. S. Nr. 36/1414 1946.

Ruter	Punkter	Færdigstøget i Forhold til Rutens Afmærkning (i Meter)				Anm.
		N. for	E. for	S. for	W. for	
1	1—2	2000		2000		
1	2—3	1200		1200		
1	3—6	1000		1000		
1	6—7	2000		2000		
1	7—15	800		800		
1	15—20	1200		1200		
1 a	Kiel Fyrskib til Bredeparallel 54° 24' 5" N.		2000		2000	
			og mellem 10 m Kurverne			
2	1—3		200		400	
3	1—2		600		1000	
3	2—4		600		600	
4	1—2	600		1600		
6	1—2		600		600	
6	2—3		1000		1000	
7	1—5	400		400		
8	1—8		1000		1000	
8	8— <i>Flensborg</i>	600		600		
9	1—3	Imellem 10 m Kurverne				
9	3—6	1000		1000		
10	Hele Ruten		185		185	
25	1—17		1000		1000	*)
25	17—18	I Farvandets Bredde				*)
25	18—32	750		500		
25 a	1—2	I Farvandets Bredde				*)
25 b	1—Gravede Rende	300		300		**)
25 c	1—3				500	
25 c	3— <i>Salgrund N.</i>	I Farvandets Bredde				*)
25 c	<i>Salgrund N.—Salgrund W.</i>	I Farvandets Bredde				**)
25 d	1—3		250		250	
25 d	3— <i>Ballen</i>	250		250		**)
25 e	1—3	250		250		*)
25 f	3— <i>Aarosund Havn</i>	I Farvandets Bredde				*)
26	1— <i>Aabenraa</i>	400		400		*)
26	3—5	400		400		*)
26	5—6	I Farvandets Bredde				*)
26	6—8		400		400	
27	<i>Klintebjerg</i> —2	I Farvandets Bredde				**)
27	2—5		500		500	*)
27	5—11		500		500	
28	1—38		1000		1000	
28	38—43		750		750	
28	43—49		750		1000	
28 a						
28 b	<i>Korsør—Nyborg</i>	1000		1000		**)
28 c	1—7	500		500		
28 d	1—8	1000		1000		
28 e	1—3	500		500		

Ruter	Punkter	Færdigstrøget i Forhold til Rutens Afmærkning (i Meter)				Anm.
		N. for	E. for	S. for	W. for	
28 f	1—2	100		100		
28 h	1—2	500		500		
28 i	1—6		500		500	
28 j	1—9		500		500	
28 k	Hele Ruten	500		500		
32	1—5		1000		1000	
32	5—18		2000		2000	
32	18—29		500		500	*)
32	29—32		1250		1250	
32	32—38		1000		1000	**)
32	38—42		2200		1000	
32	42—44		1000		1000	
32 a	1—2	500		500		
32 b	1—4	250		250		
32 e	1—5		250		250	*)
32 f						
32 g	<i>Kobenhavn—2</i>	500		500		
32 h						
32 i						
32 j						
32 k	1—7	500		500		
34	1—11	1000		1000		
35	1—9		1000		1000	
35	9—14		800		800	
35 a	1—4		500		500	
35 b						
35 c	1—3	500		500		
38	<i>Aalborg—B</i>	I Farvandets		Bredde		**)
38	B—5	600		600		
38	5—11	800		400		
38	11—18	400		400		
39	1—2	500		500		
39	2—8	1000		1000		
44	1—2	200		200		
44	2— <i>Sodsegab</i>	200		200		*)
44						
44	11° 34' E.—16	200		200		*)
44	16—18	150		150		*)
44 a						
44 b						
44 c						
44 d						
44 e						
44 f						
45	1—5		200		200	
45	5—6	200		200		**)
45	10° 33',3 E.—12	200		200		
45	12— <i>Faaborg</i>		60		60	
45	12—15	200		200		
45	15—16	600		600		
45	16—17	200		200		
45 a	10° 48',2 E.—2	200		200		
45 b	1—2	200		200		**)

Ruter	Punkter	Færdigstroget i Forhold til Rutens Afmærkning (i Meter)				Anm.
		N. for	E. for	S. for	W. for	
45 b	10—15	200		200		
45 b	15—17	600		600		
45 c	1—3	200		200		
45 d	5—7		200		200	
45 e	1—3	200		200		*)
45 f	1—2		200		200	
45 g	1—4		200		200	*)
46	1—2		500		500	
46	2—55° 58',3 N. 11° 5',7 E.		300		300	**)
46	55° 58',3 N. 11° 50',7 E.— 55° 57',8 N.	Mellem Dobbeltafmærkningen				
46 a						
46 b						
46 c						
46 d						
48	1—15		2000		2000	
51	1—3		500		500	
52						
52 a						
54	1—5	250		250		
54	5—6	750		750		
70	1—5	500		500		
71	1—6	2775		2775		
<i>Esbjerg— Nordsoen</i>						
Ruten	0—7	1000		1000		
do. do.	7—15	750		750		

Anm.

*) Dog ikke paa Vanddybder under 10 m.

***) Dog ikke paa Vanddybder under 6 m.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

193. Sverige. Falsterbo S. B'endheim Grund. Vrag.

Position. c. 55° 16',7 N. 12° 53',0 E.

Detaller. Vraget af S/S *Runo* ligger sunket paa ovennævnte Plads. Noget af Forskibet kan ses over Vandet.

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

194. (S). Danmark. Lille-Bælt. Østerhage. Klokketonde inddraget for Vinteren.

Position. 54° 53' (38") N. 9° 47' (19") E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

195. (P). Danmark. Melby N. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 14. og 15. Januar 1947.

Positioner. 1. c. $56^{\circ} 01',0$ N. $11^{\circ} 58',3$ E.
 2. c. $56^{\circ} 04',0$ N. $11^{\circ} 50',0$ E.
 3. c. $56^{\circ} 07',4$ N. $11^{\circ} 06',9$ E.
 4. c. $56^{\circ} 56',4$ N. $12^{\circ} 04',4$ E.
 5. c. $56^{\circ} 02',5$ N. $12^{\circ} 02',0$ E.

Detaller. I nævnte Dage afholdes Skydning fra Terrænet N. for *Melby*. Fareområdet over Søen begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter 1—5. Meddelelse om Signaler under Skydningerne fremkommer senere.

196. Danmark. Isefjord. Inderbredning. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 14.—31. Januar 1947, alle Hverdage Kl. 1000—1600.

Position. *Tuse Næs:* c. $55^{\circ} 44',2$ N. $11^{\circ} 43',4$ E.

Detaller. I ovennævnte Tidsrum afholdes Skarpskydningsøvelser med Kanoner fra Stranden paa *Tuse Næs*, c. 0,5 Sm E. for *Horby* Færgetro paa N.-Siden af *Holbæk Fjord*, mod *Kirsebærholm*, c. 1,6 Sm NE. for *Holbæk*.

Under Skydning vil der være hejst et hvidt Flag med rød Spuns samt en sort Kugle paa Signalmast umiddelbart SE. for *Kirsebærholm*.

I Skydetiden er Fiskeri, Ankring og Lystsejlad forbudt i Området, der begrænses:

- 1) mod Nord af Breddeparallellen $55^{\circ} 44' 30''$ N. (gennem *Lindholms* Midte).
- 2) mod Øst af Meridianen $11^{\circ} 50'$ E.
- 3) mod Syd af Breddeparallellen $55^{\circ} 43'$ N.
- 4) mod Vest af Meridianen $11^{\circ} 43\frac{1}{2}'$ E. (gennem *Rønne*).

197. Danmark. Kattegat. Sejero Fyr NW. t. N. Vrag fjernet.

Tidligere E. J. S. Nr. 47/1912 1946.

Position. $55^{\circ} 57' 18''$ N. $11^{\circ} 02' 08''$ E., c. $2\frac{1}{2}$ Sm 327° fra *Sejero Fyr*.

Detaller. Vraget af M/Gl. *Lopra* er hævet og fort ind til *Kalundborg Fjord*, hvorfra det føres i Havn. Vragafmærkningen vil blive inddraget.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

198. (S). Danmark. Graadyb. Lystønder ombyttet med Vintersømærker.

Positioner. a) *Fano Sandende (Jerg)* Lys- og Fløjtetønde: $55^{\circ} 28' (58'')$ N. $8^{\circ} 22' (17'')$ E.
 b) *Fovrfeld* Lystønde: $55^{\circ} 29' (00'')$ N. $8^{\circ} 23' (39'')$ E.
 c) *Sandodden* Lystønde: $55^{\circ} 27' (51'')$ N. $8^{\circ} 25' (31'')$ E.

Detaller. *Fano Sandende (Jerg)* Lys- og Fløjtetønde samt *Fovrfeld* og *Sandodden* Lystønder er ombyttet med Vintersømærker.

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruiter.

199. (S). Danmark. Afmærkning ved Sejlruiter inddrages for Vinteren.

Detaller. Da der ikke findes Reservemateriel til Afmærkningen i de minestrogne Ruiter, vil en Del Lystønder og en enkelt Lystønde uden nærmere forudgaaende Meddelelse blive inddraget ved en eventuel Frostperiodes Begyndelse.

Indtil videre er det planlagt at inddrage Sømærkerne i nedennævnte Punkter:

Rute 25: Punkt 26, 28 og 30.
 — 28: — 6, 17, 24, 29, 31, 33, 36, 40, 44, 46 og 48.
 — 28 d: — 2, 4 og 7.
 — 32: — 10, 15, 28, 30, 32, 34, 41 og 43.
 — 34: — 4, 6, 8 og 10.
 — 38: — 2, 4 og 6.
 — 48: — 2, 4, 6, 8 og 10.

Ved Inddragningen af Punkt 41 i Rute 32 bortfalder Rute 32 j. Da Farvandet E. for Punkt 40 i samme Rute imidlertid er minestroget helt over til den svenske Kyst, kan Passage til minestroget Omraade W. for *Sverige* foregaa her.

FORHOLDSREGLER

for Sejlads i de minestrøgne Sejlruiter, jvfr. Marineministeriets Bekendtgørelse Nr. 346 af 16. August 1941 angaaende Sejlads m. v. i Nærheden af Orlogsskibe, Forter, Spærringer o. l.

1. Hensynet til den stadigt bestaaende Minefare i *danske* Farvande medfører, at Skibsfarten som hidtil maa foregaa ad særlige Sejlruiter (Tvangsruter), indtil fornøden Minestrygning har kunnet foretages.

Da Ruterne kan være Genstand for Omlægning og Ruteafmærkningen undergaa Ændringer, er det ved Handelsministeriets Bekendtgørelse af 25. Februar 1946 om Sejlanvisninger for Skibe paabudt at indhente Oplysninger om Sejladsen hos vedkommende Havnemyndighed før hver Afgang fra Havn.

2. Handelsskibe maa principielt ikke forlade den foreskrevne Rute (jfr. Handelsministeriets Bekendtgørelse af 25. Februar 1946), medmindre det sker som Følge af den i Pkt. 8 omtalte Vigemanøvre.

Hvor det ikke er muligt under hele Rejsen at følge Tvangsruter, skal disse følges saa langt som muligt uden Hensyn til, om Rejsen derved bliver væsentligt forlænget.

Hvor det er faktisk umuligt at følge en Tvangsrute, skal Sejladsen tilrettelægges saaledes, at det dybeste Vand følges.

Er det nødvendigt at passere over lægt Vand, bør Farten reduceres saa meget, som det af Hensyn til Navigationens Sikkerhed er muligt.

Sejladsforskrifter o. l., der modtages af kompetente Myndigheder, skal nøje overholdes.

Skibsførere, der ikke overholder disse Bestemmelser, udsætter sig for Retsfølgelse.

3. De for Sejladsen nødvendige Enkeltheder fremgaa dels af de i *Efterretninger for Sofarende* bekendtgjorte Sejlruiter, dels af de i *N E M E D R I* angivne Ruter.

Sejlruiterne afmærkes med Fyrskibe og Sømærker, der omtales under eet som Afmærkning.

Opmærksomheden henledes paa, at Sømærkerne, der ofte ligger paa udsatte Steder, kan drive fra deres Pladser, ligesom de ubevogtede Lystønder kan være udsat for utidig Slukning.

Hvor intet andet staa angivet i Rutebeskrivelserne, bør man i Almindelighed ikke fjerne sig mere end 150 m fra Vagerrækken.

4. Alle Skibe, der besejler Tvangsruterne, bør have fuldstændig nautisk Udrustning. Hertil hører bl. a., at hvert Skib er forsynet med samtlige de for Rejsen nødvendige, til Dato førte Søkort samt *Efterretninger for Sofarende*.

5. Saafremt intet andet er paabudt, gælder de internationale Søvejsregler for Sejlads i de minestrøgne Ruter.

Opmærksomheden henledes paa, at der bør gives særlig Agt paa de internationale Søvejsreglers Artikel 16, da der maa regnes med modgaaende Trafik og Ankerliggere paa Kanten af den minestrøgne Rute.

Saafremt Sigtbarheden gaar ned under det dobbelte af den Strækning, paa hvilken Skibet kan bringes til at ligge stille, skal der ankres.

Ved Sejlads om Natten og i Taage maa der vises særlig Agtpaaagivenhed for at undgaa Paasejling eller Bortslæbning af de udlagte Sømærker.

6. Ved Ankring skal de foreskrevne Ankerpladser saa vidt muligt benyttes. Kan en saadan ikke naas, kan der ankres paa den Kant af den minestrøgne Rute, der ligger længst væk fra Vagerrækken.
Paa Ankerpladserne skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.
Saafrømt Ankring i Nærheden af et Fyrskib er nødvendig, maa Afstanden til dette ikke være under 900 m.
Ankring, Fiskeri, Optagning af Sten, Sand o. l. i de minestrøgne Ruter er forbudt.
7. Der skal holdes nøje Udkig efter Signaler fra Ministrygere og patruillerende Orlogsfartøjer.
8. Ministrygere fører Signaler i Henhold til nedenanførte Signaloversigts Pkt. 1 og 2.
Alle Skibe og Fartøjer har ubetinget Vigepligt over for Ministrygere, og det er under ingen Omstændigheder tilladt at gennembyrde en Formation af Orlogsskibe eller en Formation af andre Skibe, der er under Ledsagelse af Ministrygere eller Orlogsskibe.
Møder man Ministrygere, der fører det i Signaloversigtens Pkt. 1 nævnte Signal, eller skærer saadanne Ministrygere ens Kurs, skal følgende iagttages:
- a) Paa skærende Kurs skal der manøvreres saaledes, at man lader Ministrygeren passere i en Mindsteafstand af 500 m. Det vigende Skib maa ikke komme Ministrygerens Kurslinie nærmere end 500 m, før end Afstanden til Ministrygeren er større end 1000 m.
 - b) Paa modgaaende Kurs viger man alt efter Forholdene ud fra den minestrøgne Rute med mindste Fart, eventuelt med stoppet Maskine, lader den modgaaende Ministryger passere i Overensstemmelse med den i ovenstaaende Pkt. a) angivne Afstand og vender atter ad korteste Vej tilbage til den minestrøgne Rute. Kan det undgaaes, bør Tvangsruten ikke forlades.
9. Skibe, som kommer Ministrygere, der fører Signaler i Henhold til Signaloversigten, nærmere end de sammesteds anførte Mindsteafstande, udsætter sig for Fare ved
- a) detonerende Miner.
 - b) Kompassforstyrrelser.
- ad b) Opmærksomheden henledes paa, at ogsaa Vrag kan foraarsage Kompassforstyrrelser.
- Det er meget vigtigt under alle Forhold nøje at holde Kontrol med Skibets Kompasser. Konstateres Kompassforstyrrelser, bør der snarest afhjælpes herfor ved Kompensering. Hvis Kompassforstyrrelserne er af alvorligere Art, maa der regnes med, at Skibets Minesikringsegenskaber ogsaa kan være blevet ændret, i hvilket Tilfælde fornyet Maaling og eventuelt Afmagnetisering omgaaende bør foretages.
10. Skibe, der bliver mineramt eller af anden Grund er i Fare for at synke, skal søge udenfor Tvangsruterne, om muligt en Sømil bort fra disse.
11. Skibsførere, der under Rejsen observerer Afvigelser fra den i Sejlplanvisningerne angivne Afmærkning, anmodes om snarest at afgive Indberetning herom til *Marine-ministeriets Efterretningsstation*, Telegram-Adresse: *Marine, København*, Telefon *C. 16 201*, eller til de respektive Havnemyndigheder.

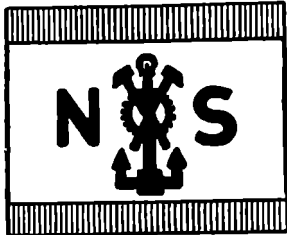
SIGNALOVERSIGT

Signaler for Ministrygere samt Skibe, der foretager Oversejlingsprøve.

Signal	Betydning
<p>1. Om Dagen: En sort Kugle paa Fortoppen samt en lignende Kugle paa Raanokken paa den Side eller de Sider, hvor Passage er farlig.</p> <p>Om Natten: De samme Signaler som om Dagen, idet de sorte Kugler erstattes med grønne Lanterner, synlige Horisonten rundt.</p>	<p>Ministryger, der stryger og for hvilken der skal gaas af Vejen i mindst 500 m Afstand.</p>
<p>2. Om Dagen: Internationalt Bogstavflag Z.</p> <p>Om Natten: 3 Lys lodret over hverandre, det øverste rødt, det mellemste hvidt, det nederste grønt.</p>	<p>Ministryger, for hvilken der skal gaas af Vejen i mindst 50 m Afstand.</p> <p>Skib, der foretager Oversejlingsprøver i Forbindelse med Sikringsforanstaltninger mod Magnetminer. Skibet skal passeres i en Afstand af mindst 50 m.</p>

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

KELVIN



HUGHES

Associated in the production and servicing of the world's finest nautical instruments.

KELVIN BOTTOMLEY & BAIRD LTD. • HENRY HUGHES & SON LTD.

Associated as

MARINE INSTRUMENTS LIMITED

Overseas Dept. 107 FENCHURCH STREET • LONDON • E.C.3

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT

REFSHÅLEØEN

MASKINFABRIK

STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK

TEGTHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

B&W

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Brug
INTERNATIONAL
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler
Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.
SVANE & GJØRDING**

Statsautoriserede Skibsmæglere
KOLDING

BEFRAGTNING ·· KLARENING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

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

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED
HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER
NAKSKOV

RIGSTELEFON NR. 7
TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ TELEFON NR. 106, 400 & 610

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

RANDERS

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 3

FREDAG 17. JANUAR 1947

54. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

KØBENHAVNS MASKINSKOLES AARSFEST

Lørdag d. 11. Januar afholdt Københavns Maskinskole sin Aarsfest i Overværelse af en stor Kreds af indbudte Gæster, hvoriblandt Departementschef *Jespersen* og Afdelingschef *Ove Nielsen*, Handelsministeriet, Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsreder *Christian Harhoff*, Overpræsident, Greve *Carl Moltke*, og Maskinmesterforeningens Formand *K. A. Rasmussen* samt af en Kreds af Paarørende til de 8 Elever fra Skolen, som mistede Livet under Besættelsen, og for hvem der under Festen afløredes en Mindetavle.

Da Direktionens Formand, Borgmester *Alfred Bindlev*, var fraværende paa Grund af Sygdom, bød Direktør *E. Maegaard*, Dampskibsrederiforeningen, velkommen til Eksaminander og Gæster.

Skibsreder *Knud Lauritzen* holdt Hovedtalen, under hvilken han bl. a. kom ind paa Spørgsmaalet om Skibene og deres Indretning, der burde være saadan, at ingen Skibsreder vilde tøve med at sende sin egen Søn om Bord i et hvilket som helst af sine Skibe. Nybygningerne i de nordiske Landes Handelsflaader tilfredsstiller disse Krav, men det er upraktisk, at Besætningerne skal have deres Mad serveret paa op til syv forskellige Steder. Der burde være een Messe og een Rygesalon eller Dagligstue for Officerer af alle Kategorier og een for den menige Besætning. Den nuværende Ordning er udemokratisk, upraktisk, uøkonomisk og arbejdsrøvende.

Senere i Talen hyldede Skibsrederen det store og fortjenstfulde Arbejde, der udføres om Bord i danske Skibe af Assistenten, Mestre og Maskinchefer, ikke mindst ved Vedligeholdelsen af Skibene og deres Maskinerier.

Vi ønsker alle gode Arbejdsforhold og rimelig Arbejdstid om Bord, sluttede Skibsrederen, men den Dag, da vi ikke selv kan holde Skibene vedlige, men skal overlade det til — ofte udenlandske — Værfter og Shoregæng, er vi paa Vej til at nedbryde dansk Skibsfart, der væsentlig, ganske som den norske, lever af Transporten mellem udenlandske Pladser.

Efter at Skolens Forstander, Civilingeniør *E. Mathiesen*, havde aflagt Aarsberetning, talte Direktøren for Maskinistundervisningen, Civilingeniør *E. Stahl*, om Maskinistundervisningen i Danmark siden 1874, hvorefter Direktør *E. Maegaard* foretog den højtidelige Indvielse af Mindetavlen opsat paa Skolen over de otte af Skolens Elever, der gav deres Liv i Danmarks Frihedskamp.

Direktør *Maegaard* udtalte: I Besættelsestiden mistede Skolen otte daværende eller tidligere Elever, der faldt som Ofre for Danmarks Frihedskamp. Vi har ønsket at have et varigt Minde om dem og har derfor ladet opsætte en Mindetavle i Muren paa Hovedtrappen, og samtidig er der i Elevernes Læseværelse ophängt de omkomnes Billeder og Data.

Direktør *Maegaard* oplæste Navnene paa de otte omkomne og erklærede Tavlen for indviet, idet han udtalte:

— Vi takker disse unge Mænd for deres modige Indsats. De har lært os at kæmpe — og at dø, naar det gælder. De og deres Gerning vil altid blive min-

det paa Københavns Maskinskole som et lysende Eksempel for os alle.

DANSK STYRMANDSFORENING JUBILERER

Den 27. Januar har Dansk Styrmandsforening bestaaet i 40 Aar. Jubilæet fejres ved en Festlighed i Haandværkerforeningen den 30. Januar.

SVENDBORG NYE NAVIGATIONSSKOLE

I et Møde i Svendborg Byraad fornylig gav Borgmester *Ferd. Jensen* Byraadet Meddelelse om, at man gennem Udvalget, som arbejder med Planerne om den nye Navigationsskole, havde modtaget Tilsagn om endnu en Række betydelige Tilskud til Skolen — Tilskud, som man hovedsagelig kunde takke Skibsreder *A. E. Sørensen* for Tilvejebringelsen af, idet Skibsrederen havde tegnet Beløbene hos sine Reder-Kolleger rundt om i Landet, hovedsagelig i København.

Listen over disse Bidragydere ser saaledes ud: Østasiatisk Kompagni Kr. 20,000, Skibsreder *A. P. Møller* (som tidligere har tegnet 65,000 Kr.) yderligere 10,000 Kr., Rederiet *J. Lauritzen* Kr. 6000, *C. K. Hansen* Kr. 5000, Dampskibs-Aktieselskabet »Myren«, *Holm & Wonsild*, Kr. 5000, Akts. »Motortramp«, *Stensved*, Kr. 3000, *D/S »Orient«* Kr. 2500, *D/S »Hetland«*, Skibsreder *Basse*, Kr. 2000, *D/S »Aktiv«*, *Korsør*, Kr. 1000, Skibsreder *Svenningsen* Kr. 1000, Skibsreder *G. Schiønnemann* Kr. 1000 — ialt Kr. 56,500.

Borgmesteren bragte Rederierne Byraadets bedste Tak for denne Støtte, der havde bragt Svendborg et godt Skridt frem mod Maalet, de 240,000 Kr. Taleren udtrykte Haabet om, at det hurtigt maatte lykkes at tegne yderligere 15,000 Kr., saa man med de tidligere indkomne 99,500 Kr. lige kunde runde de 170,000. Ligeledes takkede Borgmesteren Skibsreder *A. E. Sørensen* for udmærket Medarbejderskab i denne Sag.

Det er senere blevet oplyst, at ogsaa *D.F.D.S.* har skænket et stort Beløb, Kr. 20,000, til den ny Skole.

S.S. LILIAN GRUNDSTØDT

Rederiet *J. Lauritzens Damp* *Lilian*, ført af Kaptajn *Folmer Clausen*, er Natten til d. 12. ds. under en heftig Storm løbet paa Grund udfor Hollands Nordkyst mellem Øerne *Helder* og *Texel*.

Kort efter Grundstødningen meddelte Kaptajnen den nærmeste Redningsstation, at han vilde forsøge at klare Situationen ved egen Hjælp. 40 Tons af Ladingen, der bestod af Porcelænsler, blev kastet over Bord, men dette bragt ikke *Lilian* flot. Derefter blev der rekvireret Hjælp, og Slæbedamperen *Mester* afgik straks fra *Ijmuyden*, men kunde ikke yde nogen Assistance. Mandag Morgen udviklede Situationen sig saadan, at Kaptajn *Clausen* maatte sende Bud efter en Baad, som kunde tage Mandskabet i Land. Efter et besværligt og yderst farligt Arbejde lykkedes det Redningsdamperen *Doris Rykers* trods haardt Vejr og daarlig Sigbarhed at tage de tolv Mand fra Borden, mens Kaptajnen og 3 Mand forblev om Bord. Tirsdag Aften havde Situationen imidlertid forværret sig saa meget, at ogsaa de sidste ombordværende maatte forlade Skibet, der nu er opgivet.

Bortset fra, at 2. Maskinmester *Holm Nielsen* havde faaet nogle Forbrændinger som Følge af et Brud paa

Skibets Hoveddamprør, er alle Medlemmer af Besætningen sluppet uskadt.

Grundstødningen skyldes daarlig Sigbarhed. *Lilian*, der var paa Rejse fra England til Skandinavien, er en ældre Damper, bygget 1924 paa Howaldtwerke i Kiel. Den maaler 1,271 Brutto-Registrertons og laster 2,000 Tons d. w.

RETSSAG OM CA. 30 MILL. KRONER

Den danske Stat faar i disse Dage sammen med tre af vore største Skibsværfter og Krigsforsikringen for Løsøre forelagt et norsk Krav om over 30 Mill. Kr. i Erstatning, fordi Tyskerne tog otte norske Motorskibe, der var under Bygning herhjemme.

Et af Skibene krigsforliste, og de andre var ved Befrielsen saa medtaget, at de skulde repareres meget betydeligt, før de kunde bruges. Nu kræver Nordmændene Erstatning for Udgifterne til Reparation, for Værdiforringelse og Afsavn.

Sagen er kommet for Sø- og Handelsretten, fordi Krigsforsikringen for Løsøre ikke har ment at kunne indgaa paa et Forlig i Betragtning af Millionbeløbet, der jo delvis skal betales af den danske Befolkning. Ellers staar Parterne ikke skarpt overfor hinanden. Men sammen med den anden store Sag, der verserer for Sø- og Handelsretten — Blue Star Lines Erstatningskrav paa ca. 14 Millioner over for Burmeister & Wain, Finansministeriet og Krigsforsikringen for Løsøre — har den principiel Betydning for den Mængde lignende Sager, der henligger fra Besættelsestiden.

Sagsøgerne er fem norske Rederier, som i Begyndelsen af 1941 havde ialt otte store Motorskibe under Bygning dels hos Burmeister & Wain, dels paa Aktieselskabet Odense Staalskibsværft og paa Nakskov Skibsværft.

I 1941 gjorde Tyskerne Krav paa at faa Skibene udleveret, idet de paaberaabte sig Bestemmelser i Haager Landkrigskonventionen. De norske Redere protesterede, og der førtes en Række Forhandlinger med det danske Udenrigsministerium som Mellemed. Der var ikke noget at stille op med Tyskerne, og det endte med, at de tre danske Skibsværfter gav efter paa Betingelse af, at Finansministeriet garanterede for senere Erstatningskrav fra norsk Side.

Saa stillede Tyskerne nye Krav, idet de vilde have Skibene ombygget, saa de passede til Krigstjeneste, og dette maatte man fra dansk Side gaa med til. Skibene var forøvrigt ikke færdigbygget, da Tyskerne første Gang stillede deres Beslaglæggelseskrav, og for en Del af Skibenes Vedkommende havde de norske Rederier ikke udbetalt Købesummen.

Det største Erstatningskrav drejer sig om m.s. *Kurland*, som det norske Rederi kræver 8,075,500 Kr. i Erstatning for, og Erstatningskravene er iøvrigt følgende: m.s. *Lapland* 5,816,113 Kr., m.s. *Austinger* 500,080 Kr., m.s. *Johannesberger* 2,851,667 Kr., m.s. *Falkanger* 1,613,688 Kr., m.s. *Hopeville* 1,104,236 Kr., m.s. *Viator* 3,500,202 Kr., m.s. *Ferngulf* 3,528,982 Kr.

Naar Beløbene er saa stærkt varierende, skyldes det, at de norske Rederier som nævnt ved Beslaglæggelsen havde udbetalt Raterne paa Købesummen. Selvfølgelig holdt Betalingen op, da Beslaglæggelsen skete og Restbetalingen gaar derfor op i Erstatningsbeløbene. I Stedet for at faa de bestilte Skibe til den aftalte Tid, maatte Nordmændene lide et stort Afsavn, og dette er der i Erstatningskravene ogsaa taget Hensyn til, ligesom Skibenes Beskadigelse er medregnet. *Johannesberger* gik for Eksempel tabt, og de øvrige blev fundet i mere eller mindre beskadiget Tilstand, et Skib i Köln, et i Kiel, et i Hamborg o. s. v.

S.S. THYRAS REDNINGSDAAD

Som omtalt i Dansk Søfarts Tidendes sidste Nummer blev s.s. *Thyras* Besætning forleden Dag belønnet i Søfartsministeriet for sin Indsats ved Bjergningen af

3 Mænd fra den svenske Damper *Dagny* i Nordsøen d. 14. Okt. 1945. Vi bringer her Kaptajn P. C. S. *Nykildes* Rapport om Redningsaktionen.

Den 14. Okt. 1945 Kl. 5,30 under Skibets Rejse Odense-London observeredes forude livlig Morsesignalering mellem en stor modgaaende Damper og 2 medgaaende Dampere. Skibets Position var paa dette Tidspunkt: 54 18 Nord, 6 15 Øst, Vinden N.V. Styrke 7, Søen 7, Skibet tog meget Vand over Dæk og Luger. De 2 medgaaende Skibe vendte pludselig rundt og sejlede tilbage østover i Sejlruuten. Den store Damper, der viste sig at være s.s. *Empire Napier* af London, morsede over til os, at der laa et synkende Skib S. V. for os og bad os om at deltage i Redningsarbejdet. Det var paa dette Tidspunkt endnu mørkt, og jeg gik derfor med langsom Maskine hen mod den opgivne Position søgende efter Vraget. Mandskabet blev purret ud og mønstrede paa Baaddækket.

Empire Napier havde tændt sine Projektører og søgte efter Overlevende fra *Dagny*, medens den var i Færd med at sætte en Baad i Vandet. Kl. 6,15 fandt jeg Vraget i Skumringen; det laa da lodret i Vandet med Bakken over Vandet. En Redningsflaade med 3 Mand paa var fortøjet til Vraget. Jeg gik op til Luvert af Vraget og lod S/B Redningsbaad bemandede og fire i Søen, hvilket var meget farligt og vanskeligt i den høje Sø. Under Ledelse af 1. Styrmand E. *Knudsen* roede Baaden ned mod Vraget, der var omgivet af svært Drivtømmer, der huggede voldsomt om det. En Wiredekslatsurring havde gjort sig fast neden under Flaaden, og det var ikke lykkedes de 3 Mand at frigøre Flaaden fra Vraget; de 3 Mand klamrede sig udmattet til Flaaden, der jævnlig blev trukket under Søen. Redningsbaaden gik ned i Læ af Vraget og arbejdede sig derefter under Mandskabets yderste Kraftanstrengelse op mod Flaaden og ind mellem det svære Vraggods. De 3 Mand blev bjerget, og Baaden bakkede heldigt væk fra Vraget og gik ned mod Læ, hvortil jeg var gaaet med Skibet. Redningsbaaden havde ikke taget synderlig Skade, udover at Roret blev brækket.

En engelsk Korvet, der imidlertid var kommet til, overværede vort Redningsarbejde og gik derefter undersøgende Farvandet østover ned mod *Empire Napier*, der signalerede til os, at den havde bjerget 6 Mand. De 3 Mand, vi bjergede, var meget forkomne, men efter at de havde faaet noget varmt og var blevet forbundne for Brandsaar og Hudafskrabninger, blev de lagt til Køjs indsvøbt i varme Uldtæpper, og de befandt sig nogenlunde godt. De oplyste mig om, at Vraget var den svenske Damper *Dagny* af Säffle paa Rejse Otterbacken/Lowestoft med Trælast. Den 14. Okt. 1945 Kl. 4.00 var de blevet paasejlet af *Empire Napier*. *Dagny* sank saa hurtigt, at hele Besætningen ikke naaede at komme ud, 2 Kvinder, Stewardessen og Kokken, samt en Mand blev indespærret i deres Kamre og druknede der, da Døren havde sat sig fast. Om den øvrige Besætnings Skæbne vidste de ikke noget udover, hvad vi kunde fortælle dem. *Dagny* havde en Besætning paa 13 Mand og 2 Kvinder. De reddede er:

Fyrbøder Niels Elof Anderson, Blektorsgrand 7, Stockholm.

Fyrbøder Erik Gustaf Mattson, Box 436, Trollhättan 3.

Matros Hanrik Kristian Hanson, Härgetorp 2, Lövestad, Malmö.

Thyras Redningsbaads Besætning var følgende:

1. Styrmand Ejnar Chr. Knudsen.

Matros Anton Laurits Nielsen.

Matros Børge Nissen Larsen.

Matros Laurits Olsen Skou.

Fyrbøder Kristian Immanuel Hansen.

Fyrbøder Einar Vilhelm Larsen.

Ugens Fragtberetning.

Den forløbne Uge har ikke medført større Ændringer paa Fragtmarkedet. Efterspørgslen paa alle Markeder er stadig meget betydelig, og Rateniveauet er i det store og hele opretholdt. I enkelte Trades, saaledes f. Eks. i Kularten paa Staterne til Europa gør sig en lidt svagere Tendens gældende, men dette er antagelig kun en naturlig Reaktion ovenpaa den hektiske Aktivitet, der gjorde sig gældende umiddelbart efter, at Kulexporten fra Amerika blev genoptaget efter Kulstrejkens Ophør.

Som ovenfor nævnt er Kulraterne for amerikanske Kul til Europa en Smule lavere, i hvert Fald til Destinationer, hvor Isrisiko ikke spiller ind. Hampton Roads/Rotterdam er saaledes sluttet til \$11.25 for ult. Januar/primo Februar, hvorimod Belgierne for en prompt Baad har maattet betale \$11.65 til Antwerpen. Franske Befragtere har taget Januar Tonnage til 50 Cts. over de gamle WSA. Rater, d. v. s. \$12.65 til Nordfrankrig. Forskellen i Rate mellem Antwerpen og Nordfrankrig ligger for en Del i, at Antwerpen giver 2,500 Ts. Losning, mens Modtagerne kun skal losse 1,000 Ts. i Nordfrankrig. Af andre Kulbefragtninger til Europa skal nævnes, at nyindkøbt italiensk Liberty Baad blev sluttet til Vestitalien til \$12.20, Januar. For rene Februar Positioner ligger Raterne noget lavere. Danmark har faaet Liberty Tonnage for Februar Lastning til omkring \$12.85. — Net Forretning fra Sheet Harbour og Halifax til Nordfrankrig indikerer 30 Cts. for mellemstor Damper. Iøvrigt meldes om adskillige Afslutninger af Korn fra Northern Range til UK./Cont. til engelske Ministry Rater, og for engelsk Regning er sluttet Kul Hampton Roads/Port Said 70/-. Kul U.S. Atlantic/Sydamerika har bl. a. sluttet Charleston/Rio \$12.50, Januar, Hampton Roads/Montevideo sluttet til \$12, og til Rio Grande do Sul betales \$14.25.

River Plate Markedet viser stadig kun begrænset Interesse for Tonnage. En 6,500 Tonner sluttet fra n. a. San Lorenzo til Holland til \$16.15, og en lidt større Baad accepterede Dagen efter \$16.25 til samme Destination.

Pacifickyst Markederne er uforandrede. Der er sluttet yderligere Tonnage for Korn fra British Columbia til England for Ministry Regning. Sidst betalte Rate var for 9,000 Tonner \$20.20 til UK./Cont. Fra Puget Sound/Coos Bay noteres forskellige Lumber Laster til Australien og Sydafrika paa fio. Lumpsum Basis. For Stykgods BC/San Francisco Range til Antwerpen og 2 svenske Havne indikeres omkring \$ 22 pr. Ton dw.

Østens Markeder er stadig meget stille. Malm fra Vizagapatam til USNH. er sluttet til \$10.50, og samme Rate kan gøres for Bombay Lastning. Fra Rangoon til Hongkong er sluttet et Par Rislaster til 65/- for 7,000 Tonner og 63/9d. for 11,000 Tonner. Kul Calcutta/Hongkong har betalt 65/-.

Fra Sydafrika er sluttet Kul til nære Østens Destinationer, ligesom der sluttet en enkelt Baad fra Durban til Montevideo til de obligate 57/-. Salt fra Rødehavet har faaet yderligere Tonnage til Japan til 65/-.

De europæiske Markeder er uden større Ændringer. Fra Middelhavet er der stadig meget betydelig Forretning i Malm, Salt o. s. v. til UK./Cont. og skandinaviske Destinationer. Raterne er uden større Ændringer. Østersømarkederne er naturligvis uden større Interesse, da de fleste Havne jo er lukkede af Is. Malm fra Oxelösund til Barrow er sluttet til 33/-, og Gefle/Middlesbro har faaet en mindre Baad til 32/-. Kularten fra UK./Emden til danske Havne viser uændret Tendens.

Paa Timechartermarkedet er der stadig meget stor Efterspørgsel efter Tonnage, og en Del Liberty Baade under canadisk Flag sluttet for saadan Forretning. For en transatlantisk Rundtur, Levering og Tilbagelevering betales saaledes 20/-, og for anden lignende Baad betales 18/- Levering UK./Cont., Tilbagelevering Sydafrika. En Del af de til Norge indkøbte amerikanske Skibe har faaet den norske Fraktkontrols Approbation for Perioder indtil 3 Aar. 7,400 Ts. Motorskibe, ca. 14 Knob paa ca. 14 Ts. Olie er saaledes sluttet til \$4.50 for 3 Aar, og 5,100 Ts. Motorskibe ca. 10½ Knob paa ca. 7 Ts. Olie har faaet \$4.30 for samme Periode.

DANSK FLAADEBESØG I BERGEN

De danske Fregatter *Holger Danske* og *Niels Ebbesen* fik en straalende Modtagelse i Bergen. Bergen Byraad og Admiral Danielsen har holdt Middag for Officerer og Kvartermestre, medens Mandskabet to Gange har været inviteret til Fest paa Flaadestationen og Skibsreder Lund indbød alle Orlogsgasterne til en storstilet Juletræs-fest for Søfolk.

De to Fregatter er nu paa Vej til Portugal.

DEN SVENSKKE HANDELSFLAADE

Den svenske Handelsflaade bestod i Henhold til Det norske Veritas' Statistik ved Udgangen af 1946 af 1,149 Skibe paa ialt 1,685,000 Br. Tons, heraf 542 Motorskibe paa ialt 1,108,000 Br. Tons og 607 Dampskibe paa 577,000 Br. Tons, Tankskibsflaaden er paa 69 Skibe med ialt 340,000 Br. Tons.

I 1946 havde Flaaden en Bruttotilgang paa ialt 70 Skibe paa tilsammen 188,000 Br. Tons, hvoraf 14 Tankskibe paa tilsammen 50,900 Br. Tons. Der blev færdigbygget i Sverige for svensk Regning 46 Skibe paa tilsammen 151,000 Br. Tons (heraf var 5 Tankmotorskibe paa ialt 46,700 Br. Tons) og i Udlandet 3 Dampskibe med ialt 5,900 Br. Tons. Fra Udlandet blev der købt 21 Skibe paa tilsammen 31,100 Tons, hvoraf 9 var smaa Motortankskibe.

Bruttoafgangen i 1946 beløb sig til 38 Skibe paa

ialt 49,000 Br. Tons, hvoraf 1 Dampskib og 5 smaa Motorskibe forliste, medens 32 Skibe paa ialt 47,400 Br. Tons blev solgt til Udlandet.

Nettotilgangen var saaledes 32 Skibe med ialt 139,000 Br. Tons.

ENGLANDS SKIBSFART 1946—47

Da Krigen brød ud, var den engelske Handelsflaade paa 17,737,000 Tons, hvoraf Halvdelen blev sænket, men Arbejdet paa Genopbygningen af Flaaden er gaaet frem med stor Hurtighed, og man vil snart være naaet op paa Førkrigniveauet. Pr. 1. Oktober 46 var Flaaden paa 13,626,000 Tons plus et Par Millioner Tons, der er sluttet paa »bare boat basis«. Der var endvidere 1,875,000 Tons under Bygning ved britiske Værfter eller dobbelt saa meget som før Krigen. De britiske Værfter bygger i Øjeblikket Halvdelen af hele Verdens Nybygninger.

Der er mindre Tanktonnage under Bygning (231,000 Tons pr. 1. Novbr.), idet Olieelskaberne i den senere Tid har faaet leveret en Række Skibe. I September i Fjor var 367,000 Tons under Bygning, og Tankflaaden er nu paa 2,822,000 Tons.

Under Reparation ved britiske Værfter er der ikke mindre end 3,123,000 Tons, og Værfterne er meget optagne, men Vanskelighederne ved at skaffe Materialerne er meget store. Mangelen paa Staal blev yder-

ligere forværret paa Grund af den amerikanske Strejke, der forhindrede Afleveringen af et Par Millioner Tons Staal, der var regnet med.

Udsigterne for 1947 betegnes af de førende Værftsfolk som meget gode, men Mulighederne for Levering hemmes stærkt af Vanskeligheden ved at faa en hurtig Levering af Dieselmotorer, da Maskinfabrikkerne har saa mange Ordre, at de er optaget lang Tid fremover. Værfterne melder om Efterspørgsel fra Norge, Danmark, Sverige, Sydamerika og Kolonierne.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Sejlskibsrederiforeningen udsætter Generalforsamlingen

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe meddeler, at den aarlige Generalforsamling, der var berammet til Afholdelse i Marstal Lørdag den 18. Januar, paa Grund af Isvanskeligheder har maattet forlægges til Odense og vil blive afholdt paa Grand Hotel Fredag den 24. Januar Kl. 10,30 Formiddag.

Dødsfald

En kendt Fanø-Skibsfører, Kaptajn P. Holm Brinck, Nordby, er afgaaet ved Døden 60 Aar gammel. Kaptajn Brinck, der var Skibsførersøn fra Nordby, kom til Søs med Fanø-Barkskibene, og efter at have taget Styrmands eksamen blev han ansat i Rederiet J. Lauritzen, hvor han i 1915 blev Fører. Efter den første Verdenskrig gik han over til Rederiet Marius Nielsen & Søn og var i en lang Aarrække Fører af Damperen »Knut«. I 1926 modtog han en Belønning for at redde en spansk Skibsbesætning i Atlanterhavet. I Foraaret 1940 førte han sit Skib til England og sejlede i over 3 Aar i allieret Tjeneste, indtil en lettere Hjerneblødning tvang ham til at opgive Søen. Derefter valgtes han til Formand for de danske Skibsføreres Forening i England, et Vidnesbyrd om den store Anseelse han nød. Sine sidste Aar tilbragte han i Fødebyen Nordby.

Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab« af København. V. Christensen er udtraadt af, og Borgmester Sigvard Jensen Munk, Ny Carlsbergvej 36, København, er indtraadt i Bestyrelsen.

»Dampskibsselskabet »Hafnia« A/S« af København. Medlem af Bestyrelsen J. Christensen er afgaaet ved Døden. Prokurist Karl Kristian Johansen, Kaktusvej 47, København, er indtraadt i Bestyrelsen.

Ændringer i Skibsregisteret

Brutto-Tonnagen for s.s. (Isbryder) *Thor* af København (OXTS) er nu 518 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for m.s. *Gertrud* af København (OYYU) er nu henholdsvis 2,422 og 1,325 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *Saga* af Aarhus (OUKS) er nu henholdsvis 928 og 546 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *Odin* af Vejle (OYPD) er nu henholdsvis 645 og 312 Tons.

Ændringer i Handelsregisteret

Thomas B. Thriges Fond anmelder for Firma Thomas B. Thrige, at Civilingeniør Gustav Emil Hartz af Odense tiltræder 1. Januar 1947 som administrerende Direktør for Firmaet, samt at der er meddelt ham Eneprokura.

Bog anmeldelse

NAUTISK ALMANAK 1947. Iver C. Weilbach & Co.

Iver C. Weilbach & Co. har nu udsendt Nautisk Almanak 1947. Som sædvanligt i et smukt og værdigt Udstyr.

Nautisk Almanak, der har faaet en meget stor Udbredelse ikke alene i danske, men ogsaa i norske, svenske og finske Skibse og Navigationsskoler, har et saa fyldigt Indhold af astronomiske Tabeller og andre Tabeller til Brug i Navigationen, at den staar paa Højde med det mest moderne i sin Art til Brug til Søs.

I Anledning af 400-Aaret for vor verdensberømte Astronom Tycho Brahes Fødsel har man fejret Begivenheden i Almanaken ved en Beskrivelse af Tycho Brahes Betyd-

Skibsbesigtigelser

Besigtigelsesmand i 9 Aar for Den Norske Sjøkontroll i Storbritannien paatager sig privat Besigtigelse af Skibe, Bundbesigtigelser, Havarier, Skader, Reparationer samt for Køb og Salg.

H. Schieldsøe

3, Princes Gate E.,

Liverpool 8

Telefon: Lark Lane 3497

ning for Navigationen, et Emne, der ikke tidligere har været behandlet.

60 Aar

Lods J. P. Jensen, Frederikshavns Lodseri, fyldte Torsdag den 16. Januar, 60 Aar.

FRA SØRETTENE

s.s. *Karla*

Ved Sø- og Handelsretten blev der forleden Dag afholdt Søforhør i Anledning af Kabeldamperen *Karlas* Mine-sprængning i Finskebugten.

1. Styrmand *Kaj Ejnar Nielsen* forklarede, at *Karla* sejlede fra København den 30. November efter at være blevet afmagnetiseret Dagen før. Der var Minesikringskabel paa Skibet, men der var ikke sat Strøm til det, da Eksplosionerne skete.

— Vi arbejdede med Libau-Jollas Kablet i Nærheden af Helsingfors, og jeg stod i Døren til Fordækket, da Ulykken skete, sagde 1. Styrmand. Det var omtrent stille, diset Vejr. Vi havde lokaliseret et Brud paa Kablet, som vi var paa Vej hen til, idet Kablet gik op over Rullen i Stævnen. Farten var halvanden til to Mil i Timen, og Kaptajnen stod helt forude ved Rullen.

Pludselig mærkede jeg en voldsom Eksplosion og saa en Søje Vand. Et Minut efter var jeg paa Vej agterover og mærkede et Stød til.

Videre forklarede Styrmanden, at *Karla* ledsagedes af syv russiske Minestrygere, der strøg et Bælte foran. Do nærmeste var et Par Mil borte. Efterhaanden som Bæltet blev minestrøget, udlagde Russerne Bøjer, og *Karla* befandt sig netop ved en saadan Bøje, da Eksplosionerne kom. Farvandet var omkring 90 Meter dybt paa Ulykkestedet, og der blev strøget Miner i en Dybde af cirka 50 Meter.

Til Slut understregede 1. Styrmand i sin Forklaring, at *Karlas* fire Redningsflaader var af afgørende Betydning for Besætningens Redning.

2. Styrmand *Johan Poul Hansen* bekræftede 1. Styrmands Forklaring og udtalte, at han befandt sig paa Agterkanten af Bakken, da Ulykken skete. Efter Tur stod de reddede frem, idet de godkendte 1. Styrmands Forklaring. 3. Styrmand *James Schack Meyer* oplyste, at han havde været paa Vej ned for at se efter Bøjen, da han paa Løbebroen mærkede en Eksplosion. Han havde ogsaa hørt to Eksplosioner.

Ingen af de øvrige havde noget at tilføje, men gav paa Retspræsidentens Foranledning Oplysninger til de Paarørende om, hvor enkelte af de savnede befandt sig, da Ulykken skete.

Mens alle rejste sig sagde Retspræsident Hvidt til sidst: — Jeg udtaler Rettens Deltagelse over for denne store Ulykke, som har ramt dansk Skibsfart. Vi havde haabet, at vi i det store og hele havde overvundet Krigens Følger

Escher Wyss

SKIBSSKRUER

med vendbare Blade

SV. DYHR

Øresundsvej 140

København S

Telefon: C. 8901

VINKE & CO

Shipowners-Shipbrokers

Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkaco

ROTTERDAM

Telephones:
21200(10lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

paa Havene, og Retten udtaler sin specielle Deltagelse over for de Paarørende til de mange gode danske Mænd, der har sat Livet til under deres betydningsfulde Arbejde.

Positionsliste pr. 14. Januar 1947

Dania

Cyril ligger i Southampton, ant. færdig 18.1. — *Danklint* forv. ank. Odense 15.1. — *Tovelil* ligger i Gdynia.

Dannebrog

Dansborg ank. Odense Kanal 13.1., Destination Kbhvn. — *Ellensborg* ank. Lübeck 7.1., laster for Terneuzen. — *Frederiksborg* afg. Huelva 8.1. til Kalundborg. — *Lilleborg* afg. Huelva 13.1. til Kalundborg. — *Nordborg* pass. Brunsbüttel 13.1. til Kalundborg. — *Silkeborg* ank. Gdansk 10.1., laster for Danmark. — *Skodsborg* ank. Barcelona 12.1., derefter Barcelona/Genoa. — *Søborg* ank. Fredericia 11.1., derefter Emden/Danmark. — *Taarborg* ank. Bilbao 12.1., laster for Port Talbot. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8., Dok. — *Øreborg* afg. Gdansk 13.1. til Kbhvn.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. afg. Gdansk til Danmark 15.1. eller 16.1. — *Concordia* forv. ank. Methil 15.1. — *Hafnia* ank. Kbhvn. 15.1. — *Scandia* ank. Kolding 15.1.

Det Dansk-Franske D/S

Blekinge ank. Liverpool 9.1. — *Bornholm* afg. Port Harcourt 31.12. — *Halland* ank. Casablanca 11.1. — *Skaane* reparerer Svendborg. — *Slesvig* afg. Ellesmere port 28.12.

Det Danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Emden 14.1. — *Wm. Th. Malling* ank. Kbhvn. 15.1.

D. D. P. A.

Christian Holm Dok North Shields. — *Esso Nyborg* forv. ank. Danmark 18.1. — *Scandia* afg. Aruba 12.1.

D. F. D. S.

Alabama ank. Kbhvn. 16.12. Efter Udlosning i Dok. — *Alexandra* i Esbjerg-Grimsby Ruten. Fra Esbjerg hver Fredag. Fra Grimsby hver Tirsdag. — *Argentina* afg. Kbhvn. 11.1. til Portland Me og New York. — *Arizona* afg. Kbhvn. 14.1. via Las Palmas for Oliefyldning til Brasilien. — *Bergenhus* afg. Aalborg 11.1. til Leith/Esbjerg/London. — *Bolivia* ank. Oslo 3.1., afg. ca. 16.1. til Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 24.1. til New York. — *Brasilien* afg. Kbhvn. 26.12. til Cabedello afg. Methil 31.12. — *Brynhild* ank. Antwerpen 12.1., derfra ca. 22.1. til danske Havne. — *California* ank. Kbh. 30.12., herfra ca. 16.1. til Aarhus. — *Dronning Alexandrine* ank. Reykjavik 12.1., afg. forv. 15.1. til Thorshavn og Kbhvn. — *Egholm* afg. Immingham 11.1. til Casablanca, Tanager, Oran og Algier. — *Florida* ank. Kbhvn. 11.1., herfra ca. 16.1. til Antwerpen og Levanten. — *Garonne* i Fart Kbhvn.-Østnorge-Kbhvn., afg. Oslo ca. 14.1. via Drammen til Kbhvn. — *Halfdan* afg. 8.1. til Havre/Bordeaux/La Pallice/Antwerpen-Kbhvn. — *Harald* afg. Liverpool 11.1. til Kbhvn. og Randers, pass. Pentland Firth 14.1. Kl. 2.30. — *Hebe* afg. Aalborg 11.1. til Hull. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 7.1., herfra ca. 16.1. til Antwerpen og Middelhavet via Oslo. — *Hjortholm* ank. Genua 12.1., derfra ca. 17.1. til Livorno, Neapel, Messina, Catania og Palermo. — *Hroar* i Fart Kbhvn.-Helsingfors-Kbhvn., afg. Helsingfors 11.1., ventes Kbhvn. 15.1., fra Kbhvn. 18.1., fra Helsingfors 25.1. — *Ivar* afg. Aalborg ca. 14.1. til Antwerpen. — *J. C. Jacobsen* ank. Antwerpen 22.12., derfra ca. 15.1. til Kbhvn. — *Jolantha* afg. Nørresundby 14.1. til London/Hull-Kbhvn. — *Katholm* ank. Antwerpen 13.12., derfra ca. 17.1. til Kbhvn. — *Kentucky* afg. Aalborg 11.1. til Newport/Cardiff/Swansea/Liverpool-Kbhvn. — *Knud* afg. Manchester 7.1. til Kbhvn. og Aarhus, pass. Pentland Firth 10.1. Kl. 11. — *Louisiana* afg. Santos 11.1. til Bahia, derfra via Las Palmas til Kbhvn. — *Maine* ank. Antwerpen 10.1., derfra ca. 18.1. til Kbhvn. og Aarhus. — *Margrethe* ank. London 13.1., derfra ca. 20.1. til Kbhvn. — *Marocco* afg. Leixoes 13.1. til Lissabon, Algier, Marseille og Genua. — *Paraguay* afg. New York 4.1. Kbhvn./Gdynia/Gdansk/Oslo, ventes her ca. 17/18.1. — *Saga* i Fart Kbhvn.-Vest-

norge-Kbhvn., afg. Bergen 10.1. for sydgaaende. — *Skjold* ank. Antwerpen 5.1., derfra ca. 16.1. til Kbhvn. — *Svanholm* ank. London 8.1., derfra ca. 16.1. til Kbhvn. og Randers. — *Taarholm* afg. Methil 10.1. til Manchester-Kbhvn./Odense/Aalborg. — *Texas* ank. Alexandria 10.1., derfra til Tel-Aviv/Jaffa, Haifa og Cypern. — *Thyra* ank. Kbhvn. 9.1., herfra 16.1., fra Aarhus 17.1., fra Aalborg 18.1. til Hull. — *Tomsk* afg. Huelva 9.1. til Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Kbhvn. 11.1., herfra ca. 15.1., fra Aarhus 16.1., fra Aalborg 17.1. til Newcastle. — *Tula* ank. Antwerpen 16.1., derfra ca. 20.1. til Esbjerg og Aalborg. — *Tunis* ank. Leixoes 13.1., derfra til Patras, Piræus og Alexandria. — *Uruguay* afg. Kbhvn. 29.12. til New York, ventes ank. New York ca. 15.1., derfra til Philadelphia/Chester/Norfolk/New York og Kbhvn./Oslo. — *Virginia* afg. Kbhvn. 8.1. via Methil til Safi for at laste derfra og fra Portugal til Danmark.

Jutlandia

Jens Toft afg. Helsingør til Sverige 15.1. — *Karen Toft* ank. Bremen 14.1., derefter Emden og Danmark.

J. Lauritzen

Indian Reefer afg. Rotterdam 6.1. til Bahia Blanca. — *Argentinean Reefer* ank. Buenos Aires 11.1., derfra til Callao. — *Egyptian Reefer* ank. Dieppe ca. 14.1., derfra til Buenos Aires/Rio de Janeiro/Santos. — *African Reefer* reparerer Aalborg Værft. — *Gerda Dan* afg. New York ca. 10.1. til Chile. — *Karla Dan* ank. Callao ca. 14.1., derfra til Chile. — *Lotta Dan* afg. Buenaventura 12.1. til Chile. — *Laila Dan* afg. New York 11.1. til Ivigut. — *Jutta Dan* afg. Holsteinsborg ca. 15.1. til Sukkertoppen. — *Selma Dan* ank. Paita 11.1., derfra til New York. — *Randa* ank. Esbjerg ca. 18.1. — *Linda Dan* afg. Buenaventura 9.1. til Guayaquil. — *Ulla* ank. Aalborg Værft 12.1. for Reparation. — *Laura Dan* reparerer Svendborg Værft. — *Maria Dan* afg. Odense 12.1. til Southampton. — *Jelva Lau* ank. Emden ca. 12.1., laster til Danmark. — *Lilian* grundstødt ud for Den Helder 11.1. — *Anna Lau* afg. Hull ca. 15.1. — *Inger Lau* afg. Fredrikshavn 10.1. til Næstved. — *Nerma Lau* afg. Polen ca. 14.1. til Raumo. — *Katja Lau* ank. Polen ca. 12.1., laster til Danmark. — *Hedda Lau* reparerer Aalborg Værft. — *Nancy Lau* afg. Polen 16.1. til Danmark. — *Ninna Lau* afg. Valencia 10.1. til Antwerpen.

Myren

Asbjørn ank. Hamburg 25.12. — *Astrid* ank. Kbhvn. 13.1. — *Birthe* afg. Gdynia 10.1. — *Chr. Sass* afg. Le Havre 12.1. — *Clara* afg. Herøen 13.1. — *Stal* afg. Istanbul 11.1.

Norden

Norden ank. Saigon 12.1., forv. afg. til Bangkok 16.1. — *Nordfarer* afg. Gent til Hampton Roads 4.1. — *Nordkap* afg. Esbjerg til Hampton Roads 3.1. — *Nordkyn* ank. Santa Fé 5.1. — *Nordpol* reparerer Nakskov.

Orient

Astoria ank. Newport, Mon. 5.1. — *Westralia* forv. afg. Bahia Blanca 18.1.

Pacific

Paris afg. Aabenraa til Narvik 12.1.

Vendlla

Em. Dalgas ank. Bremen 3.1. — *Otto Petersen* ank. Oxelesund 14.1. — *P. N. Dan* ank. Bremen 3.1. — *Svend Pii* ank. Emden 13.1.

Ø. K.

Annam afg. Aden 10.1. til Penang. — *Asia* ank. Port Vila 11.1. — *Bintang* afg. Aden 13.1. til Bombay. — *Erria* afg. St. Thomas 12.1. til London. — *Falstria* pass. Butt of Lewis 8.1. til New York. — *Fionia* ank. London 12.1. — *India* ank. Buenos Aires 4.1. — *Java* i Columbia River. — *Jutlandia* pass. Cape Race 10.1. til København. — *Kina* ank. København 1.1. — *Korea* afg. Hongkong 13.1. til Vancouver. — *Lalandia* afg. Hull 13.1. til København. — *Malacca* ank. Manila 10.1. — *Manchuria* pass. Gibraltar 13.1. til Genua. — *Meonia* afg. Penang 10.1. til Colombo. — *Mongolia* pass. Ushant 14.1. til Antwerpen. — *Norden* ank. Saigon 12.1. — *Selandia* afg. Sydney 11.1. til Bluff.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon "Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

TEL. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



TUBORG Pilsner



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Komparatører
Forlang til Katalog

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 10. Januar 1947.

Nr. 2.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarthal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Ore med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udkomne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kwartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarthal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kwartals Begyndelse. Kwartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

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

Med dette Nummer følger:

Rutemeddelelser Nr. 21—43 1947 inclusive.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

200. (T). Danmark. Vorupør Læmole. Fyr midlertidigt slukket.

Position. $56^{\circ} 57' (33'') \text{ N. } 8^{\circ} 21' (50'') \text{ E.}$

Detaller. Vorupør Læmole Fyr paa Molens Yderende er midlertidigt slukket.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/838 1946.

201. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. $56^{\circ} 42',4 \text{ N. } 8^{\circ} 13',6 \text{ E.}$

Detaller. Umiddelbart inden for Mundingen af Tyborøn Havn er sket en Tilsanding, saaledes at Vanddybden inden for den S.-lige Del af Havneindløbet er 3,5 m og inden for den N.-lige Del 3,8 m.

Uden for Havnemundingen er Vanddybden i Indsejlingsretningen overalt mindst 5,0 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/208 1946.

202. (T). Danmark. Nissum Fjord Udløb. Torsminde Slusehavn Indløb. Tilsanding.

Position. c. $56^{\circ} 22',3 \text{ N. } 8^{\circ} 07',1 \text{ E.}$

Detaller. Indløbet ved Torsminde er helt tilsandet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/209 1946.

203. Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.

Positioner. a) $55^{\circ} 50',4 \text{ N. } 7^{\circ} 27',5 \text{ E.}$ d) $55^{\circ} 31',0 \text{ N. } 7^{\circ} 41',5 \text{ E.}$

b) $55^{\circ} 50',4 \text{ N. } 7^{\circ} 53',0 \text{ E.}$ e) $55^{\circ} 34',5 \text{ N. } 7^{\circ} 28',0 \text{ E.}$

c) $55^{\circ} 40',0 \text{ N. } 7^{\circ} 53',0 \text{ E.}$

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

Kort Nr. 94 og 93.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/211 1946.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 28. August 1944.)

204. (T). Danmark. Blaavandshuk Fyr. Radiofyr oprettet.

Position. 55° 33' 28" N. 8° 05' 11" E.

Detaller. Ved *Blaavandshuk Fyr* er der midlertidigt oprettet et Radiofyr, der indgaar i Radiofyrgruppen i Stedet for *Horns Rev* Radiofyr, indtil *Horns Rev* Fyrskib genudlægges. De nærmere Data vedrørende Radiofyret er følgende:

Radiofrekvens: 297,5 kc/s (1008 m).

Tonefrekvens: 670 c/s. Rækkevidde: c. 50 Sm.

Signal:

a) Bogstaverne <i>B H B H</i>	10,75 s.
b) Pause	1,25 s.
c) 6 Streger, hver af 5 ^s . Varighed med mellemliggende korte Pauser, hvori gives en Prik	36,25 s.
d) Pause	11,75 s.
	Ialt ... 1 m.
Gentagelse af ovenstaaende	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed	2 m.
Pause	4 m.
Periode	6 m.

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Hver 6^m, regnet fra det 2^m af hver Time.

Klart Vejr: Det 26^m og 32^m af hver Time.

Kort Nr. 94, 93 og 91.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 29/1172 1946.

205. Danmark. Fano Bugt. Spærrede Omraader.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Omraaderne inden for Linier gennem nedennævnte Punkter er spærret for Sejlads og Fiskeri:

Omraade 1:

a) 55° 24',3 N. 8° 15',2 E. c) 55° 24',3 N. 8° 18',2 E.

b) 55° 24',7 N. 8° 18',2 E. d) 55° 24',7 N. 8° 15',2 E.

Omraade 2:

c) 55° 26' 45" N. 7° 49' 39" E. g) 55° 26' 30" N. 7° 50' 21" E.

f) 55° 25' 42" N. 7° 48' 18" E. h) 55° 25' 24" N. 7° 49' 00" E.

Kort Nr. 94 og 93.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/212 1946.

(N. f. S. Nr. 41/2078. Berlin 1944.)

206. Danmark. Graadyb Anduvning. Sømærker udlagt.

Position. a) 55° 26' (08") N. 8° 14' (02") E.

b) 55° 25' (00") N. 8° 14' (09") E.

Detaller. Paa hver af ovennævnte Pladser a) og b) er udlagt en Vager med sort Stage uden Topbetegnelse til Angivelse af det minestrogne Omraade NE.- og SE.-Hjørne. Gentagelse af E. f. S. Nr. 9/469 1946.

207. (T). Danmark. Graadyb. Tilsanding. Advarsel.

Position. c. 55° 26' N. 8° 15' E.

Detaller. I den W.-lige Del af den gravede Rende over *Graadyb Barre*, hvor der i Henhold til Kortet skulde være 6,2 à 6,7 m Vand ved Middelspringstids Lavvande, kan man for Tiden paa Grund af Tilsanding ikke regne med større Vanddybde end c. 5,9 m ved Middelspringstids Lavvande.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/216 1946.

208. Danmark. Graadyb. Gravede Rende. Sandforskydning. Afmærkning forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Som Følge af Sandforskydning mellem de røde Spidstønder *II* og *III*, ved *Graadyb* gravede Rendes SE.-Side, er der tæt uden for 6 m Kurven i 10,5 m Vand udlagt en rødmalet Lystønde paa 55° 26' 48" N. 8° 16' 50" E., c. 100 m NW. for *Sædenstrand* Fyrlinie. Lystønden, der benævnes *Graadyb II a*,

viser hvidt Et-Blink hver 10^s, Lys 4^s, Mørke 6^s. Lystønden erstattes om Vinteren med en rød Spirtønde.

2. Den røde Spidstønde II er flyttet c. 35 m mod NW. og er nu udlagt i 7,5 m Vand paa 55° 26' 33" N. 8° 16' 30" E.

Kort Nr. 95, 94 og 93.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/217 1946.

209. Danmark. Graadyb. Gravede Rende. Sømærke flyttet.

Ny Position. 55° 26' 09" N. 8° 15' 35" E.

Detaller. Den røde Spidstønde, mærket I, ved S-Siden af den gravede Rende over *Graadyb Barre*, er flyttet c. 200 m mod NW. og er nu udlagt i 7,1 m Vand paa ovennævnte Plads.

Kort Nr. 95, 94 og 93.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/218 1946.

210. Danmark. Graadyb. Torre-Bjælke S. Tilsanding. Oplysning om Dybde. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.

Positioner. a) 55° 27' (07") N. 8° 17' (45") E.

b) 55° 27' (23") N. 8° 18' (23") E.

c) 55° 27' (40") N. 8° 19' (06") E.

Detaller. I. Ved *Torre-Bjælke* i *Graadyb* har Sandet fra Sejløbets NW.-Side skudt sig ud mod Sejløbets Midte, saaledes at Dybden paa Strækningen a)—c) i *Sædenstrand* Fyrlinie er aftaget til under 6,2 m. Den mindste Dybde i Fyrinien findes i Punkt b), hvor der er c. 0,5 m Vand ved Middelspringtidslavvande. Mellem Punkterne a) og c) strækker 6,2 m Kurven sig indtil 70 m SE. for Fyrinien.

II. Paa Grund af Tilsandingen advares man mod at benytte *Sædenstrand* Fyrlinie paa Strækningen forbi *Torre-Bjælke*, hvor den er ubrugelig.

III. *Torre-Bjælke* hvide Stumtønde med 3 nedadvendte Koste paa 55° 27' (30") N. 8° 18' (29") E., hvor Dybden for Tiden er c. 1,3 m, er midlertidigt indtaget.

IV. En hvidmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s, er midlertidigt udlagt i 12 m Vand paa 55° 27' 21" N. 8° 18' 30" E., udfor Tilsandingen ved *Torre-Bjælke* og c. 90 m S. for *Sædenstrand* Fyrlinie.

V. Lystønden *Søren Jessens Sand* er midlertidigt flyttet c. 100 m i Retning 140° og udlagt i 15,5 m Vand paa 55° 27' 33" N. 8° 19' 19" E., c. 300 m SE. for *Sædenstrand* Fyrlinie.

Kort Nr. 95, 94 og 93.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 46/1855 1946.

211. (T). Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.

Position. c. 55° 28',2 N. 8° 20',7 E.

Detaller. *Stejlen* Lystønde, der normalt viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, vil i de nærmeste Maaneder vise hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 1^s, Mørke 2^s.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/220 1946.

212. (T). Danmark. Varde Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 37' N. 8° 29' E.

Detaller. Dybden i *Varde Havn* er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til knapt 1,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/213 1946.

213. (T). Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.

Position. c. 55° 28' N. 8° 26' E.

Detaller. I de forskellige Bassiner i *Esbjerg Havn* maa man for Tiden, paa Grund af Tilsligning, regne med noget mindre Vanddybde end den, der opgives i Kortene og Sejlhaandbøgerne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/214 1946.

214. (T). Danmark. Manø W. Sømærke midlertidigt udlagt.*Position.* c. 55° 16',1 N. 8° 18',3 E.*Detaller.* En rød- og hvidstribet Spidstønde med 1 Ballon er udlagt paa ovennævnte Plads.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/221 1946.**215. (T). Danmark. Højer Kanal. Tilsanding. Oplysning om Dybde.***Position.* Højer Havn c. 54° 57',4 N. 8° 41',2 E.*Detaller.* Dybden i Højer Kanal er for Tiden 1,7 m ved dgl. Højvande.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/222 1946.**216. Lister Dyb. Romø—Sild. Forbud mod Ankring.***Positioner.* a) 55° 03' 06" N. 8° 25' 57" E.

b) 55° 04' 42" N. 8° 28' 03" E.

c) 55° 02' 51" N. 8° 27' 39" E.

d) 55° 04' 07" N. 8° 29' 19" E.

Detaller. Det er forbudt at ankre inden for et Omraade, der begrænses af Linierne a—b og c—d.*Kort* Nr. 96.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/223 1946.

(N. f. S. Nr. 1/24. Berlin 1944.)

217. Danmark. Lister Dyb. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*Position.* 55° 05' 00" N. 8° 16' 00" E.*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt indenfor en Cirkel med Centrum i ovennævnte Position og med Radius 1 Sm.*Kort* Nr. 96, 94 og 93.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/224 1946.

(N. t. M. Nr. 1921. London 1945.)

218. Tyskland. Sild W. Losseplads afmærket. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*Position.* c. 55° 02' N. 7° 58' E.*Detaller.* En ny Losseplads, der begrænses af en Cirkellinie med Centrum i ovennævnte Punkt og med Radius 1 Sm, er oprettet W. for Sild N.-lige Del. Ankring og Fiskeri er forbudt inden for Lossepladsens Grænser. Paa ovennævnte Plads er udlagt en rød- og hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Tre-Blink c. hver 1/2^m.

Den i E. f. S. Nr. 34/1386 1945 nævnte Losseplads har ikke været og vil ikke blive benyttet.

Kort Nr. 94 og 93.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/225 1946.

219. Tyskland. Nordsøen. Helgoland. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*Position.* 54° 08' 00" N. 7° 53' 00" E.*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt indenfor en Cirkel med Centrum i ovennævnte Plads og med Radius 0,5 Sm.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/226 1946.

(N. t. M. Nr. 1922 (2). London 1945.)

220. Tyskland. Elben Anduvning. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Indenfor en Linie gennem nedenstaaende Punkter er Ankring og Fiskeri forbudt:

a. 53° 59' 00" N. 8° 13' 00" E.

b. 53° 59' 00" N. 8° 16' 30" E.

c. 53° 57' 30" N. 8° 16' 30" E.

d. 53° 57' 30" N. 8° 13' 00" E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/227 1946.

(N. t. M. Nr. 1922. London 1945.)

(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

221. Færøerne. Fyr atter tændt.

Positioner. *Store-Dimon* Fyr: c. 61° 40',9 N. 6° 45',1 W.

Hoyviksholm -- : c. 62° 01',7 N. 6° 44',3 W.

Detaller. Fyrene paa *Færøerne* er atter tændt med Undtagelse af *Store-Dimon* og *Hoyviksholm* Fyr.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/228 1946.

XI. Bekendtgørelser m. m.

222. Danmark. Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker m. v.

Paa given Foranledning indskærpes herved de gældende Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker m. v., jfr. Lov om Lodsvesenet af 17. April 1916, § 45, og Almindelig borgerlig Straffelov af 15. April 1930, § 183 og § 194 samt Lov af 18. Januar 1941 om midlertidigt Tillæg til Borgerlig Straffelov § 3.

Der skal derfor iagttages den største Forsigtighed ved Sejlads i Nærheden af al udlagt Søafmærkning.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/236 1946.

223. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.

Marineministeriet har i Medfør af Lov Nr. 562 af 31. Oktober 1940 om politimæssige Bestemmelser i Tilslutning til militære Forhold og Foranstaltninger den 15. Oktober 1941 fastsat følgende:

§ 1.

Fortøjning i samt tilsigtet Berøring af udlagt Sømærkemateriel i *danske* Farvande og Farvandene omkring *Danmark* er forbudt.

§ 2.

Overtrædelse af Forbudet straffes i Henhold til Lov Nr. 562 af 31. Oktober 1940 om politimæssige Bestemmelser i Tilslutning til militære Forhold og Foranstaltninger med Bøder, Hæfte eller under skærpene Omstændigheder med Fængsel indtil 3 Aar.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/237 1946.

224. Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.

Der er truffet Foranstaltning til, at modtagne Nødmeldinger fra Skibe, naar Omstændighederne kræver det, vil blive udsendt over de *danske* Radiofonistationer, saaledes at ogsaa Skibe, der ikke er udstyret med Radiotelegraf- eller telefonstation, men som dog er forsynet med Radiomodtager, og aflytter den *danske* Statsradiofoni's Udsendelser, faar Underretning om Nødsituationen og derved sættes i Stand til at deltage i Redningsarbejdet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/238 1946.

(Meddelelse fra Handelsministeriet.)

225. Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse. Indberetninger om drivende Miner og andre Farer for Sejladsen.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/239 1946.

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

Skibe i Søen, som maatte observere Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande, anmodes om at afgive Meddelelse desangaaende som Telegram til

Marineministeriet over *dansk* Signal- eller Kystradiostation. Telegrammet vil uden Omkostning for Afsenderen blive befordret til Marineministeriet, naar det sendes under Adresse „*Marine København*“.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/240 1946.

227. Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.

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

I Sejladsshaandbøgerne vil blive indført en Bemærkning om, i hvilke Landsdele og Farvande Stednavneudvalgets Navnefortegnelse efterhaanden er indført.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/241 1946.

228. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 318 af 12. Juni 1946 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande inden for Linien Skagen—Kristiansand.

Tidligere E. f. S. Nr. 27/1112 og 47/1900 1946.

Detaller. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 5. November 1946 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930 og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri herved følgende:

§ 1.

Al Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt i de i § 1, Afsnit I B, Pkt. 3 (I *Aarhus Bugt*) og 4 (Nord for *Raageleje*) samt Afsnit IV B (Ved *Bornholm*) i Handelsministeriets Bekendtgørelse Nr. 318 af 12. Juni 1946 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande inden for Linien *Skagen—Kristiansand* omhandlede Omraader.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

229. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande inden for Linien Skagen—Kristiansand.

Detaller. Under den 12. Juni 1946 har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold, bekendtgøres efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri herved følgende:

§ 1.

For nedennævnte Omraader fastsættes følgende Indskrænkninger i Adgangen til Sejlads, Ankring og Fiskeri m. v. Det er dog tilladt at besejle de spærrede Omraader ad minestrøgne Ruter, jfr. herved Bekendtgørelse Nr. 68 af 25. Februar 1946 om Sejl-anvisninger for Skibe.

1. KATTEGAT.

A. Forbud mod Sejlads.

1. Fra *Grenen* til *Als Odde*.

Al Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt paa Grund af udlagte Havstokminer i et Omraade paa 1 Sømil Bredde langs Kysten fra *Grenens* NE.-Pynt til *Limfjorden*, herfra i et Omraade paa 3 Sømil Bredde langs Kysten til 56° 55',0 N. 10° 21',7 E. og herfra i et Omraade paa 1 Sømil Bredde langs Kysten til 56° 46',0 N. 10° 19',5 E. og derfra vinkelret ind paa Kysten.

De i dette Omraade værende Havneindsejlinger er fri for Havstokminer.

2. Mellem *Skagen* og *Frederikshavn* samt NE. for *Tangen*.

Al Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt paa Grund af udlagte Miner i de Omraader, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

1. Mellem *Skagen* og *Frederikshavn*.

- a) 57° 41',4 N. 10° 31',7 E.
- b) 57° 39',5 N. 10° 39',9 E.
- c) 57° 30',3 N. 10° 39',9 E.
- d) 57° 26',9 N. 10° 35',9 E.
- e) 57° 26',9 N. 10° 32',8 E.

2. NØ. for *Tangen*.

- a) 56° 50',0 N. 10° 47',5 E.
- b) 56° 40',9 N. 10° 38',5 E.
- c) 56° 37',1 N. 10° 32',9 E.
- d) 56° 34',8 N. 10° 32',9 E.
- e) 56° 34',0 N. 10° 43',0 E.
- f) 56° 33',0 N. 10° 57',0 E.
- g) 56° 33',0 N. 11° 08',6 E.
- h) 56° 50',2 N. 11° 10',9 E.
- i) 56° 50',9 N. 10° 50',0 E.
- j) 56° 50',0 N. 10° 50',0 E.

B. Forbud mod Ankring og Fiskeri m. v.

1. Ved *Skagen*.

Paa Grund af dybtliggende Minefelter forbydes det at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lignende i et Omraade, der mod Nord begrænses af Breddeparallelenn 57° 50' N., mod Syd af Breddeparallelenn 57° 35' N., mod Vest af Meridianen gennem *Grenens E.-Pynt* og mod Øst af Grænsen for *svensk territorialt Farvand*.

2. Mellem *Hjælm* og *Sjællands Rev*.

Paa Grund af Netspærringen mellem *Sjællands Rev* og *Hasenøre* forbydes det at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lignende i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) 56° 04',3 N. 11° 06',2 E.
- b) 56° 04',8 N. 10° 47',8 E.
- c) 56° 05',8 N. 10° 47',8 E.
- d) 56° 05',3 N. 11° 06',2 E.

3. I *Aarhus Bugt*.

Paa Grund af udkastet Ammunition og Sprængstof forbydes det at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lignende i Farvandet mellem *Sker-ring Strand* og *Skødshoved* i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) 56° 12' 27" N. 10° 18' 45" E.
- b) 56° 13' 13" N. 10° 19' 39" E.
- c) 56° 12' 57" N. 10° 20' 21" E.
- d) 56° 12' 12" N. 10° 19' 21" E.

I Punkt a) er udlagt en sort Bøje mærket 1, i Punkt b) er udlagt en sort Bøje mærket 9, og paa Linien mellem disse Bøjer er udlagt 7 Bøjer mærket henholdsvis 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7 — 8, regnet Syd fra; endvidere er der udlagt en sort Stage i hvert af Punkterne c) og d).

4. N. for *Raageleje*.

Paa Grund af udkastet Ammunition og Sprængstof forbydes det at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lignende i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) 56° 09' 33" N. 12° 07' 58" E.
- b) 56° 09' 22" N. 12° 06' 07" E.
- c) 56° 10' 20" N. 12° 05' 49" E.
- d) 56° 10' 13" N. 12° 07' 50" E.

I Punkterne a), b) og c) er udlagt sorte Spidstønder med 1 Ballon; i Punkt d) er udlagt en sort Spidstønde med 2 Balloner; endvidere er i hvert af Punkterne $56^{\circ} 09',9$ N. $12^{\circ} 07',9$ E. og $56^{\circ} 09',8$ N. $12^{\circ} 06',0$ E. udlagt en sort Tønde.

II. SUNDET.

A. Forbud mod Sejlads.

Stevns — Falsterbo.

Al Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt paa Grund af udlagte Miner i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) $55^{\circ} 19',5$ N. $13^{\circ} 00',0$ E.
- b) $55^{\circ} 14',0$ N. $13^{\circ} 00',0$ E.
- c) $55^{\circ} 04',0$ N. $12^{\circ} 34',0$ E.
- d) $55^{\circ} 05',5$ N. $12^{\circ} 21',3$ E.
- e) $55^{\circ} 15',5$ N. $12^{\circ} 46',0$ E.
- f) $55^{\circ} 18',7$ N. $12^{\circ} 46',0$ E.
- g) $55^{\circ} 20',05$ N. $12^{\circ} 53',4$ E.
- h) $55^{\circ} 19',75$ N. $12^{\circ} 54',8$ E.

Punkterne f) og g) er forbundet ved en Cirkelbue med Centrum i *Måkläppens S.-Pynt*, og Punkterne g) og h) ved en Cirkelbue med Centrum i *Segelskären*, begge med Radius 3 Sm.

B. Forbud mod Ankring og Fiskeri m. v.

Paa Grund af Tilstedeværelsen af Kabler m. v. forbydes det at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lignende i de Omraader, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

1. E. for *Trækroner*.

- a) $55^{\circ} 42' 19''$ N. $12^{\circ} 37' 55''$ E.
- b) $55^{\circ} 41' 56''$ N. $12^{\circ} 37' 56''$ E.
- c) $55^{\circ} 42' 01''$ N. $12^{\circ} 37' 23''$ E.
- d) $55^{\circ} 42' 13''$ N. $12^{\circ} 37' 22''$ E.

2. Ved *Middelgrunden*.

- a) $55^{\circ} 43',5$ N. $12^{\circ} 41',5$ E.
- b) $55^{\circ} 42',5$ N. $12^{\circ} 41',5$ E.
- c) $55^{\circ} 42',5$ N. $12^{\circ} 40',0$ E.
- d) $55^{\circ} 43',5$ N. $12^{\circ} 40',0$ E.

III. STORE-BÆLT.

Forbud mod Ankring og Fiskeri m. v.

I *Nyborg Fjord*.

Paa Grund af Tilstedeværelsen af Kabler m. v. forbydes det at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lignende i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) $55^{\circ} 17' 05''$ N. $10^{\circ} 49' 52''$ E.
- b) $55^{\circ} 16' 32''$ N. $10^{\circ} 49' 30''$ E.
- c) $55^{\circ} 17' 30''$ N. $10^{\circ} 49' 03''$ E.
- d) $55^{\circ} 17' 13''$ N. $10^{\circ} 49' 43''$ E.

IV. ØSTERSØEN.

A. Forbud mod Sejlads.

Al Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt paa Grund af udlagte Miner i de Omraader, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

1. S. for *Æro*.

- a) $54^{\circ} 45',0$ N. $10^{\circ} 31',5$ E.
- b) $54^{\circ} 45',0$ N. $10^{\circ} 27',0$ E.
- c) $54^{\circ} 46',5$ N. $10^{\circ} 27',0$ E.
- d) $54^{\circ} 46',5$ N. $10^{\circ} 31',5$ E.

2. S. for *Keldsnor*.

- a) 54° 39',5 N. 10° 39',5 E.
- b) 54° 41',5 N. 10° 33',0 E.
- c) 54° 43',0 N. 10° 34',5 E.
- d) 54° 41',0 N. 10° 41',0 E.

3. *Langeland—Lolland*.

- a) 54° 45',0 N. 10° 49',8 E.
- b) 54° 44',8 N. 10° 53',9 E.
- c) 54° 40',0 N. 11° 14',0 E.
- d) 54° 38',0 N. 11° 14',0 E.
- e) 54° 42',9 N. 10° 48',6 E.

4. Ved *Christiansø*.

- a) 55° 19',1 N. 15° 12',3 E.
- b) 55° 19',1 N. 15° 14',0 E.
- c) 55° 18',5 N. 15° 14',0 E.
- d) 55° 18',5 N. 15° 12',3 E.

B. Forbud mod Ankring og Fiskeri m. v.

Ved *Bornholm*.

Paa Grund af udkastet Ammunition og Sprængstof forbydes det at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lignende i nedennævnte 3 Omraader:

1. En Cirkel med Centrum i 55° 02',4 N. 14° 38',2 E. og Radius 0,5 Sm.
2. En Cirkel med Centrum i 55° 04',7 N. 15° 14',5 E. og Radius 0,3 Sm.
3. En Cirkel med Centrum i 55° 21',1 N. 15° 07',8 E. og Radius 0,3 Sm.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Samtidig oplæves § 1 i Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande, saaledes som denne er ændret ved Bekendtgørelse Nr. 571 af 4. December 1945, samt § 1 i Bekendtgørelse Nr. 6 af 4. Januar 1945, Bekendtgørelse Nr. 303 af 27. Juni 1945, § 1 i Bekendtgørelse Nr. 557 af 23. November 1945 og Bekendtgørelse Nr. 65 af 19. Februar 1946 om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/1112 1946.

230. Politibekendtgørelse om Forbud mod Sejlads paa Flensborg Fjord.

Detaller. Politimestrene i *Sønderborg* og *Graasten* har den 24. Maj 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse;

§ 1.

I Medfør af § 7 i Lov Nr. 21 af 4. Februar 1871 forbydes Sejlads paa *dansk* Territorium i *Flensborg Fjord* W. for Linien fra *Pols Huk* til *Falshøft Fyr*.

§ 2.

Undtaget fra Forbudet er

1. Sejlads for allierede Fartøjer.
2. Sejlads med Fiskerbaade, for saa vidt alle om Bord værende hos Politimesteren har erholdt udstedt behørig Legitimation.
3. Sejlads med egentlige Kaproningsbaade, men disse skal dog altid holde sig indenfor en Afstand af 200 m fra Kysten. Kaproningsbaadernes Styrmand skal have behørig Legitimation.

§ 3.

Vedkommende Politimester kan derhos meddele Dispensation fra Forbudet for saa vidt angaar Sejlads fra Havnene i *Sønderborg*, *Graasten* og *Egersund*. I Tilladelsen skal anføres, hvilken Havn Skibet agter sig til.

§ 4.

Tilladelse til Indsejling i den til *dansk* Søterritorium hørende Del af *Flensborg Fjord* gives af Søværnets Kystbevoqtningsfartøjer, og Sejltilladelsen skal indeholde Oplysning

om, hvilken Havn Skibet skal anløbe. Skibe og Fartøjer, der udefra indkommer i det omhandlede Søterritorium, maa kun anløbe *Sønderborg, Graasten* og *Egernesund* Havne, og kun naar der foreligger behørig Tilladelse.

§ 5.

Saa vel Lystfartøjer af enhver Art — derunder Kanoer, Kajakker o. l. — som Brugsfartøjer under 20 Register-Tons Brutto, der befinder sig paa den til *dansk* Søterritorium hørende Del af *Flensborg Fjord* samt de paa Land optrukne Fartøjer, skal, saafremt de ikke er under stadig Tilsyn, sættes i en saadan Stand eller fortøjes eller anbringes paa en saadan Maade, at de ikke kan tages i Brug af uvedkommende Personer. Denne Forskrift vil f. Eks. kunne opfyldes ved Ophaling paa Land i en Afstand af een Kilometer fra Kysten og Fjernelse af Aaregaffer, Aarer eller Sejl, ved at lænke Baaden med svær Laas til Fortøjningspæl eller Bolværk, ved at gøre Motoren ubrugelig eller ved Opbevaring af Fartøjer paa aflaaede Steder.

§ 6.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse givne Bestemmelser straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel indtil 2 Aar.

§ 7.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/246 1946.

(Marineministeriet, den 29. August 1945.)

231. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i danske Farvande.

Detaller. Justitsministeriet har under den 16. Maj 1946 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 2 i midlertidig Lov Nr. 219 af 1. Maj 1940 om skærpet Straf for Overtrædelse af Borgerlig Straffelov og om Ændring af Politilovgivningen fastsætter Justitsministeriet efter Samraad med Marineministeriet, Ministeriet for Handel, Industri og Søfart og Fiskeridirektoratet herved følgende Bestemmelser:

§ 1.

Bestemmelserne i nærværende Bekendtgørelse omfatter alle Skibe og Fartøjer, der ankommer til, anløber eller afgaar fra *dansk* Havn, Ankerplads, Red eller Bro, eller som passerer gennem *danske* Farvande.

Søværnets Skibe og Fartøjer samt andre Skibe og Fartøjer, der tilhører Staten eller andre offentlige Myndigheder, er undtaget fra de i denne Bekendtgørelse fastsatte Bestemmelser.

For de *svenske* og for de *forenede Nationers* Orlogsskibe eller Statskibe samt for *tyske* Skibe, for hvilke der gælder særlige Regler, kommer Bestemmelserne i denne Bekendtgørelse ikke til Anvendelse.

§ 2.

Lystsejlads, herunder Sejlads med Kaproningsbaade, Robaade, Kajakker, Kanoer, Badepramme og Skydepramme, er forbudt i følgende Farvande:

Ved *Jyllands Vestkyst* fra Landegrænsen mod Syd til *Skagen* Nordspids, dog med Undtagelse af følgende Omraader:

1. Farvandet N. og E. for Linien fra *Vester-Vedsted* Kirke til *Manø* nordlige Pynt, herfra til *Fano* Sydspids, langs *Fano* vestlige Kyst til *Stejlen* og herfra til *Skaltingen* Fyr.
2. *Ringkøbing Fjord* E. for Indsejlingerne ved *Hvide Sande* og *Nymindegab*.
3. *Nissum Fjord* E. for Indsejlingen ved *Torsminde*.
4. *Limsfjorden*, begrænset mod Vest af Linien mellem *Tyborøn* Anduyningsfyr (Fyrfort. Nr. 58) og *Svaneholm* Fyr (Fyrfort. Nr. 79 b).

I *Kattegat* E. for Linien: *Strandby* Havnefyr til Pladsen for *Hirsholmene* NW. røde 1-Kost, *Læsø* E.-Pynt, *Anholt* E.-Pynt og „*Kattegat S.*“ Fyrskib.

I *Sundet* E. for Linien: „*Kattegat S.*“ Fyrskib til Pladsen 56° 10' N. 12° 26' 5 E., langs den *dansk-svenske* Grænse i *Sundet* til *Lous Flak* Lystønde (Lys- og Fløjte-ønde, Punkt 31 i Rute 32), *Flakfort*, *Saltholm* N.-Pynt, langs *Saltholm* W.-Kyst, *Saltholm* S.-Pynt, *Drogden* Fyr og herfra til et Punkt 3 Sm E. for *Stevns* Fyr.

I *Østersøen* vestlige Del. E. for Linien: Fra et Punkt 3 Sm E. for *Stevns*

Fyr, Pladsen for *Hollændergrund* hvide 2-Kost, *Ulvshale* N.-lige Pynt, langs *Møn* N.-, E.- og S.-Kyst til *Haarholle* Bro, herfra til *Grønsund* bageste Ledefyr og langs *Falster* E.-Kyst til *Gedser* Fyr.

S. for Linien: Fra *Gedser* Fyr langs *Rødsand* til *Hyllekrog* Fyr, langs *Lolland* S.-Kyst til *Albuen* Fyr, herfra til *Spodsbjærg* Havnefyr, langs *Langelands* E.- og S.-Kyst til *Ristinge Hale*, herfra til *Ærø Hale* og langs *Ærø* S.-Kyst til *Skjoldnæs* Fyr, herfra til *Mommark* Havnefyr og langs E.- og S.-Kysten af *Als* til Breddeparallellellens gennem *Vesterhage* hvide 2-Kost (*Als Sund*).

Ved *Bornholm*. Udenfor følgende Linier: Fra Pladsen 3 Sm N. for *Hammerodde* Fyr, 3 Sm fra *Bornholm* W.-, S.- og E.-Kyst til Pladsen 3 Sm E. for *Svaneke* Fyr. Herfra til Pladsen 55° 20',9 N. Br. 15° 14',7 E. Lgd. og fra denne Plads til Pladsen 3 Sm N. for *Hammerodde* Fyr.

§ 3.

De i § 2 indeholdte Begrænsninger i Adgangen til Lystsejlad finder tilsvarende Anvendelse paa Personer, som driver Fiskeri fra Baad, for saa vidt denne Virksomhed ikke er den paagældendes Hovederhverv.

§ 4.

Paa de Kyststrækninger paa *Als*, *Ærø*, *Langeland*, *Lolland*, *Falster* og *Møn* og foranliggende Øer og Holme, ud for hvilke Lystsejlad er forbudt, maa intet Skib — hverken Lystfartøj eller Brugsfartøj — anløbe Kysten udenfor *Klintholm*, *Hesnæs*, *Rødby*, *Krannitze* og *Bagenkop* Havne, medmindre Føreren forinden har indhentet Tilladelse fra Politiet eller Søværnets stedlige Myndigheder (Chefen for vedkommende Marine-distrikt eller Føreren af et af Søværnets Bevogtningsfartøjer).

I Farvandet indenfor *Rødsand* maa intet Skib eller Fartøj anløbe Kysten udenfor følgende Steder: *Gedser* Havn, *Nysted* Havn, *Stubberup* Bro, *Errindlev* Havn og *Lundehøje* Havn, medmindre der er indhentet Tilladelse fra de i Stk. 1 nævnte Myndigheder.

I *Flensborg Fjord* (W. for Linien fra *Pols Huk* til *Falshøft* Fyr), hvor Lystsejlad er forbudt, jfr. § 2, maa Sejlad iøvrigt kun finde Sted paa dansk Søterritorium. Sejlad ind i *Flensborg Fjord* maa kun ske efter forud indhentet Tilladelse fra Søværnets stedlige Myndigheder (Chefen for Marinestationen i *Sønderborg* eller Føreren af et af Søværnets Bevogtningsfartøjer) og kun til følgende Havne: *Sønderborg*, *Graasten* og *Egersund*.

§ 5.

Naar et Fartøj, fra hvilket Fiskeri drives som Erhverv, befinder sig udenfor de for Lystsejlad tilladte Omraader, maa foruden Føreren kun den til Fiskeriets Udøvelse fornødne og dertil antagne Besætning befinde sig ombord. Føreren skal derhos være i Besiddelse af Søfartsbog med Fotografi eller gyldigt Pas og skal medføre Nationalitets- og Registreringscertifikat eller dansk Nationalitetsbevis, hvoraf den til enhver Tid værende Førers Navn og Hjemsted fremgaar.

§ 6.

Det er forbudt Skibe eller Fartøjer uden lovligt Ærinde at anløbe eller paa anden Maade søge Forbindelse med tyske Skibe.

§ 7.

Intet Skib eller Fartøj maa afsejle fra dansk til udenlandsk Havn, forinden der af Politiet paa Afsejlingsstedet efter forudgaaende Undersøgelse af Skibet er meddelt skriftlig Tilladelse til Afsejlingen.

Føreren af ethvert Skib eller Fartøj, der fra udenlandsk Havn ankommer til dansk Havn, skal straks efter Ankomsten foretage Anmeldelse til det stedlige Politi.

Foranstaaende Bestemmelser finder dog ikke Anvendelse paa Passagerskibe i fast Rutefart. For saa vidt angaar Lystsejlad vil Sejlad til fremmed Havn derhos ikke kunne ske, medmindre der undtagelsesvis af Rigspolitichefen meddeles særlig Tilladelse dertil, jfr. §§ 2 og 11.

§ 8.

Det er forbudt Skibe eller Fartøjer, der er bestemt til udenlandsk Havn, udenfor Havne eller Anløbsbroer at tage Personer om Bord, medmindre dette er nødvendigt for at afværge Søulykker eller komme nødstedte Personer til Hjælp.

§ 9.

Ethvert Fartøj er pligtigt at efterkomme de Anvisninger og Paabud, der gives af Toldvæsenets Patruljefartøjer, af danske Orlogs- og Bevogtningskibe eller af Politiet. Tegn til at stoppe vil af Søværnets Skibe blive givet ved internationalt Signalfag „K“ og med Dampfløjte eller Sirene ved Afgivelse af Signalbogstavet „K“ (lang-kort-lang Tone).

Undladelse af at stoppe kan medføre Beskydning af det paagældende Fartøj.

§ 10.

De i Medfør af nærværende Bekendtgørelse udfærdigede særlige Sejltilladelser skal altid medføres under Sejladsen og paa Forlangende forevises for Toldvæsenets eller Søværnets Skibe eller for Politiet.

§ 11.

Rigspolitichefen kan efter Forhandling med Chefen for vedkommende Marinedistrikt i enkelte Tilfælde, hvor særlige Omstændigheder kan begrunde det, gøre Undtagelse fra de ved denne Bekendtgørelse gjorte Indskrænkninger i Adgangen til Sejlads.

§ 12.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse indeholdte Bestemmelser straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel indtil 2 Aar, for saa vidt højere Straf ikke maatte være forskyldt efter den øvrige Lovgivning.

Skibe eller Fartøjer, der har været benyttet til Sejlads i Strid med denne Bekendtgørelse, vil i Medfør af Straffelovens § 77 kunne inddrages til Fordel for Statskassen.

§ 13.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Fra samme Tidspunkt ophæves Bekendtgørelse Nr. 290 af 21. Juni 1945.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 22/936 1946.

232. Marineministeriets Bemærkninger i Anledning af Udsendelsen af Bekendtgørelser om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i danske Farvande.

Detaller. I Forbindelse med Udsendelse af ny „Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i danske Farvande“ (Justitsministeriets Bekendtgørelse af 15. Maj 1946), hvorved de Omraader, hvori Lystsejlads maa foretages, er blevet betydeligt udvidet, ønsker Marineministeriet at henlede Opmærksomheden paa, at Udvidelsen af Lystsejladsomraaderne ikke er ensbetydende med, at Minefaren er formindsket i tilsvarende Grad, idet der stadig maa paaregnes at findes en ikke ubetydelig Risiko for Minesprængning uden for de minestrøgne Ruter.

I „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/250 1946 har Marineministeriet udsendt en detailleret Redegørelse for de Minetyper, der kan forventes at forefindes i danske Farvande, og de Metoder, der kan anvendes som Sikring mod Sprængning af disse Miner.

Lystfartøjer, specielt Motorbaade og Sejlfartøjer med Hjælpemotor, kan i væsentlig Grad nedsætte Risikoen for Minesprængning ved at iagttage følgende Regler:

1. Sejlads over længere Distancer bør altid foretages ved at følge de minestrøgne Ruter (Oplysninger om Ruterne findes i de i „Efterretninger for Søfarende“ offentliggjorte Rutemeddelelser og kan ogsaa faas ved Henvendelse til Havnemyndighederne og Søkort-Arkivet).
2. Hvor det ikke er muligt at følge en minestrøgen Rute, bør Sejladsen foregaa paa dybeste Vand.
3. Er det nødvendigt at passere over lægt Vand, bør Farten reduceres saa meget, som det af Hensyn til sikker Navigation er muligt. Dette gælder i særlig Grad Lystfartøjer med Motor.

Alle Fartøjer skal af Hensyn til deres egen Sikkerhed holde sig længst muligt borte fra Orlogsskibe, som udfører Minestrygning, og i en Afstand af mindst 500 Meter fra Minestrygerne og de af disse Skibe førte Minestrygningsapparater, idet Miner kan blive bragt til Eksplosion i stor Afstand fra det strygende Skib (jvf. Bestemmelserne i „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/492 1943, Nr. 39/1771 1945 og Nr. 10/525 1946).

Antallet af ombordværende Personer bør være saa begrænset som muligt, og Fartøjet bør være udrustet med mindst 1 Stk. Redningsvest for hver Person, der deltager i Sejladsen.

Lystfartøjer, der er over 100 Registertons Brutto, skal iagttage de i Handelsministeriets Bekendtgørelse af 25. Februar 1946 indeholdte Bestemmelser om Indhentning af Sejlanvisninger.

Endelig henledes Opmærksomheden paa, at der indenfor de for Lystsejladsen generelt frigivne Omraader findes visse afgrænsede Omraader, indenfor hvilke *al Sejlads* er forbudt, da Sejlads i disse Omraader er forbundet med Livsfare. Disse spærrede Omraader er offentliggjorte i „Efterretninger for Søfarende“.

Særligt kan i denne Forbindelse nævnes, at Kyststrækningen fra *Skagen* til *Øster-Hurup* er spærret i indtil 2 Sm's Afstand fra Kysten, herfra dog undtaget Indsejlingerne til Havne, Fjorde og lignende.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 22/937 1946.

(Marineministeriet, den 16. Maj 1946.)

233. Danmark. Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.

Detaller. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 25. Februar 1946 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer (Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930) og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Marineministeriet, Ministeriet for Landbrug og Fiskeri og Ministeriet for offentlige Arbejder følgende:

§ 1.

Under Sejlads i *Skagerrak* inden for Linien *Skagen—Kristiansand* og i *danske* Farvande inden for *Skagen* samt i *Østersøen* skal ethvert *dansk* Skib, saavidt Vejrforhold eller andre tvingende Forhold ikke faktisk hindrer dette, følge de i „Efterretninger for Søfarende“ offentliggjorte Sejlruiter og givne Anvisninger samt eventuelle af Havnemyndighederne givne særlige Anvisninger for saadan Sejlads.

§ 2.

Føreren af ethvert Skib, der skal besejle Farvande uden for de i § 1 omhandlede, skal umiddelbart inden Afsejling fra *dansk* Havn rette Henvendelse til vedkommende Havnemyndighed om Sejlanvisning for Skibets forestaaende Rejse.

Føreren af ethvert *dansk* Skib skal umiddelbart inden Afsejling fra udenlandsk Havn rette Henvendelse til vedkommende Myndighed om Sejlanvisning for Skibets forestaaende Rejse.

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

§ 3.

Bestemmelserne i denne Bekendtgørelse kommer ikke til Anvendelse paa:

- 1) Søværnets Skibe.
- 2) Skibe og Fartøjer paa 100 Registertons Brutto og derunder, medmindre de
 - a) anvendes til Befordring af Passagerer eller
 - b) skal passere Syd om *Gedser* eller
 - c) skal besejle *Østersøen* uden for dansk territorialt Farvand eller
 - d) skal besejle *Nordsøen* og *Skagerrak* uden for Linien *Skagen—Kristiansand*.

§ 4.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidigt ophæves Bekendtgørelse Nr. 437 af 22. September 1945 om Sejlanvisninger for Skibe.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 10/521 1946.

234. Danmark. Oplysning om Navigationsefterretninger gennem Marinestationer.

Detaller. Navigationsefterretninger, der udsendes gennem Marinestationer, samt *navigational warnings*, som udsendes over Kyststationerne, afgives fra 1. August 1946 tillige til Marinestrikter og Marinestationer i *Aarhus, Frederikshavn, Esbjerg, Sønderborg, Nyborg (Slipshavn), København (Lynetten), Korsør, Nykøbing paa Falster og Rønne*.

Skibsfarten vil ved Henvendelse til disse Stationer kunne faa oplyst, hvilke Navigationsefterretninger, der er udsendt efter Afslutning af Redaktionen af det sidst modtagne Nummer af Efterretninger for Søfarende.

Adresse og Telefonnummer for de ovennævnte Stationer findes i Telefonbogen under Afsnit *Marineministeriet*; Telefonen: *Korsør 813* er ændret til *Korsør 819*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 33/1292 1946.

235. Danmark. Oplysninger om Magnet-Miner og akustiske Miner, samt om Foranstaltninger til Sikring af Skibe mod Magnet-Miner.

I.

Som almindeligt bekendt er der under Krigen udlagt et stort Antal Miner i *danske* Farvande. Disse Miner er dels Magnet-Miner, dels akustiske Miner og dels Kombinationer af begge Typer.

Minerne er nedkastet fra Luftfartøjer, som Regel om Natten, og kan forventes at være til Stede overalt i Farvandene.

II.

Magnet-Miner er sædvanligvis store, kraftige Miner, i Reglen Bundminer, d. v. s. Miner, som efter Udlægningen lægger sig paa Bunden. Eksplosionen fremkaldes ved, at Minen, som indeholder en følsom Mekanisme, paavirkes ved den Forandring i Jordens normale Magnetfelt, der foraarsages af et Skibs Jerndelev, naar Skibet passerer hen over eller tæt forbi Minen.

De fleste Magnet-Miner er udstyret med et Tælleværk, der kan indstilles saaledes, at der skal et vist Antal Oversejlinger eller Strygninger til, før Minen bringes til Eksplosion. Dette betyder, at man ikke kan regne med, at et Sted er mincfrit, selv om man een Gang har passeret over Stedet, og der vil derfor gaa lang Tid, før Farvandene kan paaregnes at være rensed for disse Miner.

Minernes Følsomhed er saa stor, at selv ganske ringe Jernmængder er i Stand til at bringe dem til Eksplosion. Da ethvert Træskib indeholder Jerndelev, kan, foruden Jernskibe, ogsaa ethvert Træskib — saaledes ogsaa en Motorbaad, et Lystfartøj el. lign. — bringe Minerne til Eksplosion.

Det Magnetfelt, som frembringes af et Jernskib eller af et Træskibs Jerndelev og som paavirker Minens følsomme Mekanisme, fremkaldes dels ved Induktion fra Jord-Magnetfeltet, dels af den permanente Magnetisme i Jernet. Styrken af Magnetfeltet aftager med Afstanden fra Skibet, og der findes derfor for ethvert Skib en Dybde, hvori Feltet er blevet saa svagt, at det ikke kan bringe Minen til Eksplosion.

Paa større Dybder end denne kritiske Dybde vil Skibet derfor ikke være udsat for Fare for Magnet-Miner.

Den kritiske Dybde afhænger, foruden af Skibstypen og Dybgaaendet, for et Jernskibs Vedkommende af Skibets Størrelse og for et Træskibs Vedkommende af de Mængder Jern, der er i Skibet, samt endeligt for alle Skibes Vedkommende af den magnetiske Tilstand, Jernet har. Jernet kan nemlig være mere eller mindre magnetisk, d. v. s. være behæftet med mere eller mindre permanent Magnetisme.

Foruden Skibets Jernmængde og Magnetisering har ogsaa den Fart, hvormed Skibet sejler, en vis Indflydelse, idet Paavirkningen stiger med Farten.

Sikkerhed for et Skib kan forøges ved, at Skibet afmagnetiseres og minesikres.

Afmagnetisering:

Ved Afmagnetisering gennemgaar Skibet en magnetisk Behandling, hvorved den permanente Magnetisme saa vidt muligt fjernes.

Minesikring:

Ved Minesikring modvirkes Induktionen fra Jord-Magnetfeltet ved delvis at ophæve den lodret inducerede Magnetisme.

Dette kan gøres enten ved at lægge en strømførende Kabelspole („Sikringskabel“) omkring Skibet og afpasse Strømmens Retning og Styrke saaledes, at Magnetfeltet fra Spolen netop ophæver den lodret inducerede Magnetisme, eller ved at indføre i Skibet en permanent lodret Magnetisering af en saadan Styrke, at den netop ophæver den inducerede lodrette Magnetisme („Modmagnetisering“).

Da man ikke ved simple Midler kan ophæve den vandret inducerede Magnetisme, vil der altid blive et Magnetfelt tilbage i Skibet, hvorfor en Sikring aldrig kan blive fuldstændig.

Den vandret inducerede Magnetisme vil være størst paa Kurser omkring Nord og Syd.

Afmagnetisering og Sikring af Skibe kan for *Danmarks* Vedkommende foretages i *København* ved Afmagnetiseringsanlægget paa *Lymetten* for Skibe indtil 4—5000 B. R. T. Anlægget er dagligt aabent Kl. 0800—1600.

Samtidig med Afmagnetiseringen foretages Indstillingen af Strømmen i Skibets eventuelle Sikringskabel.

Kontrol af Skibets Sikring foretages samme Sted.

Henvendelse om Afmagnetisering og Kontrolmaaling rettes skriftligt til *Sominevæsenets Radiosektion, Holmen*, eller telefonisk til Telefon *Sundby 3073*.

Kontrolmaaling af Skibe kan desuden foretages i *Nyborg* (indtil 1000 B. R. T.), *Frederikshavn* (indtil 350 B.R.T.), *Aarhus* (indtil 1500 B.R.T.), og *Esbjærg* (indtil 250 B.R.T.) ved direkte Henvendelse til de stedlige danske Marine-Distriktschefer, eventuelt ved Henvendelse til *Marineministeriets Efterretningsstation, Telefon Central 16 201*.

Afmagnetisering og Kontrolmaaling er gratis, men Skibet skal betale alle Udgifter til eventuelle Lodser, Slæbebaade og lign.

III.

Akustiske Miner er Miner, der er forsynet med en følsom Vibrator, der sættes i Svingninger af de Vibrationer, der udgaar fra Skibes Maskinerier og Skruer. Naar Vibratoren paavirkes, slutter den en elektrisk Strømkreds, ved Hjælp af hvilken Minen bringes til Eksplosion.

Akustiske Miner er som Regel Bundminer og kan ligesom Magnet-Miner være forsynet med et Tællværk, saaledes at Minen skal oversejles (stryges) flere Gange, før den eksploderer.

Der findes ingen effektive Beskyttelsesforanstaltninger mod akustiske Miner.

IV.

De i Krigens sidste Del udlagte Miner er i de fleste Tilfælde indrettet som en Kombination af Magnet-Miner og akustiske Miner og skal for at bringes til Eksplosion paavirkes saavel af et Magnetfelt som af en Vibration.

Overfor saadanne Miner yder Afmagnetisering og Minesikring den bedst opnaelige Beskyttelse.

V.

For større Skibe vil den kritiske Dybde, selv om Skibet er afmagnetiseret og minesikret, ofte være saa stor, at det ikke i Praksis er muligt at overholde den overalt i danske Farvande. Da imidlertid den kritiske Dybde maales som den Dybde, hvor Skibet i ugunstigste Tilfælde — nemlig ved Passage lige over Minen og med denne i en Stilling som giver størst Følsomhed — kan bringe Minen til Eksplosion, vil Iagttagelse af de i Afsnit VI anførte Regler dog mindske Risikoen betydeligt. Det vil herigennem kunne opnaas, at Miner, som ligger i en Stilling, hvorved de ikke opnaar største Følsomhed, eller som af andre Grunde ikke er fuldt følsomme, eller som ligger lidt ud til Siden for Skibet, ikke vil bringes til Eksplosion.

VI.

Alle Skibe, saavel Jern- som Træskibe, vil, hvad enten de er afmagnetiserede og minesikrede eller ej, i væsentlig Grad kunne nedsætte Risikoen for Minesprængning ved nøje at overholde følgende Regler:

1. Skibene skal saa nøjagtigt som muligt følge de afmærkede Tvangsruter.

Disse Ruter er fortrinsvis lagt i dybt Vand og vil efterhaanden blive kontrolstrøget, ligesom deres Bredde vil blive forøget.

Uden for disse Ruter maa der paaregnes at ligge et stort Antal Miner, der ikke foreløbig kan forventes bortryddet.

Erfaringen viser, at Størstedelen af Minesprængningerne finder Sted uden for Ruterne.

2. Hvor det ikke er muligt under hele Rejsen at følge Tvangsruter, skal disse følges saa langt som muligt uden Hensyn til, om Rejsen derved bliver væsentligt forlænget.
3. Hvor det er faktisk umuligt at følge en Tvangsrute, skal Sejladsen tilrettelægges saaledes, at det dybeste Vand følges.
4. Er det nødvendigt at passere over lægt Vand, bør Farten reduceres saa meget, som det af Hensyn til sikker Navigation er muligt.
5. Sejladforskrifter og lign., der modtages af kompetente Myndigheder eller findes offentliggjort i Efterretninger for Søfarende, skal nøje overholdes.

VII.

Mindre Skibe — herunder Lystfartøjer — paa hvilke Handelsministeriets Bekendtgørelse af 5. Maj 1945 om Sejlanvisninger for Skibe ikke kommer til Anvendelse, tilraades det som værende i deres egen Interesse at søge Anvisning for Sejladsen hos Havnemyndighederne. Naar de givne Anvisninger og de ovenstaaende Regler følges, vil Risikoen for Minesprængning være nedsat.

Selv om de for Lystsejladis frigivne Omraader er valgt saaledes, at de maa antages at frembyde den mindst mulige Risiko for Minesprængning, henledes dog Opmærksomheden paa, at der ogsaa inden for disse Omraader bestaar Minefare.

Endvidere henledes Opmærksomheden paa, at alle Fartøjer af Hensyn til deres egen Sikkerhed bør holde sig længst muligt borte fra Orlogsskibe, som er beskæftiget med Minestrygning, og i en Afstand af mindst 500 m fra de af disse Skibe førte Minestrygningsapparater, idet Miner kan blive bragt til Eksplosion i stor Afstand fra det strygende Skib.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/250 1946.

(Marineministeriet, den 10. Juli 1945.)

236. Advarsel til Skibsfarten vedrørende Miner.

Det fremhæves, at der i alle de Omraader, der ved *Navcams* erklæres for at være minefri, endnu i nogle Aar kan være en svag Risiko for Sejladsen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 33/1295 1946.

(N. t. M. Navcam Nr. 1080. London 1946.)

237. Danmark. Indskærpelse af Vigepligt overfor Minestrygere.

Detaller. Paa givne Foranledning henledes Opmærksomheden paa, at der paahviler ethvert Skib eller Fartøj Vigepligt overfor Minestrygere, som fører de for saadanne fastsatte Signaler (jvfr. E. f. S. Nr. 39/1771 1945).

Tilsidesættelse af Vigepligten vil, foruden at medføre alvorlig Risiko for Skib og Besætning, efter Omstændighederne kunne medføre Strafansvar i Henhold til Marineministeriets Bekendtgørelse Nr. 346 af 16. August 1941 angaaende Sejlads i Nærheden af Orlogsskibe, Forter, Spærringer o. l. (jvfr. E. f. S. Nr. 34/1205 1941).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 10/525 1946.

(Marineministeriet, den 2. Marts 1946.)

238. Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Navigations-efterretninger (navigational warnings).

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1289 og 40/1845 1945.

Detaller. Over Kyststationerne *Skagen*, *Lyngby* og *Blaavand* udsendes saavel radiotelegrafiske som radiotelefoniske Navigationsefterretninger, der indtil videre hovedsageligt omfatter:

1. Pludselige og uventede Forandringer i Fyrbelysningen saavel paa Land som paa Søen,
2. Inddragning af Fyrskibe,
3. Inddragning af Lystønder i Hovedfarvandene,
4. Vrag, der maa anses at være farlige for Sejladsen og
5. Sejlanvisninger.

Visse Meddelelser gives undertiden ogsaa i *Pressens Radioavis*.

A. Radiotelegrafiske Efterretninger udsendes paa Frekvens 500 kc/s (600 m) over alle tre Kyststationer i den første Tavshedsperiode efter Modtagelsen og derefter i Tilknytning til Trafiklisterne til følgende Tider:

- a) over *Skagen Radio*:
hele Aaret Kl. 0803 og 2003.
- b) over *Lyngby Radio*:
1. April—30. September; Kl. 1100, 1900 og 2300 G. M. T.
1. Oktober—31. Marts: - 1100, 1500 og 2300 —
- c) over *Blaavand Radio*:
hele Aaret Kl. 0130 og 1330 G. M. T.

Efterretningerne, der er affattet i klart, *engelsk* Sprog og indledes med Ordene „navigational warning“, udsendes fra hver Kyststation i 3 Døgn, saafremt de ikke er annulleret inden dette Tidsforløb. En Efterretning, der efter 3 Døgns Forløb stadig er i Kraft, udgaar saaledes af de ordinære Udsendelser, men vil paa Forespørgsel fra Skibene blive udsendt mod Betaling af det herfor fastsatte Gebyr.

B. Radiotelefoniske Efterretninger udsendes

- 1) i klart, *dansk* Sprog over Kyststationerne *Skagen, Lyngby* og *Blaavand* paa Frekvenserne:

Skagen: 2453 kc/s (122,3 m).

Lyngby: 1595 kc/s (188,1 m).

Blaavand: 1736 kc/s (172,8 m).

Efterretningerne udsendes i den første Tavshedsperiode efter Modtagelsen og derefter til følgende Tider:

- a) over *Skagen* Kl. 0803, 1403 og 1803 G.M.T.
- b) over *Lyngby* - 1103, 1703 og 2303 —
- c) over *Blaavand* - 1003, 1603 og 2003 —

Udsendelserne foretages ialt 4 Gange (cet Døgn) fra hver Station, medmindre Meddelelsen forinden dette Tidsforløb er annulleret.

- 2) Som ovenfor nævnt udsendes visse Meddelelser til Skibsfarten ogsaa i *Pressens Radioavis* til de for denne bestemte Tider.

Publikationer: Danske Lods I, Side 110 og 111.

239. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Navigationsefterretninger om drivende Miner (mine warnings).

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1440 og 40/1845 1945.

Detaillere. Foruden de i E. f. S. Nr. 2/0000 1947 nævnte Navigationsefterretninger (*navigational warnings*) udsendes en særlig Art Efterretninger omhandlende drivende Miner (*mine warnings*).

Mine warnings udsendes i Lighed med *navigational warnings* saavel radiotelegrafisk som radiotelefonisk over Kyststationerne *Skagen, Lyngby* og *Blaavand*:

A. Radiotelegrafiske Efterretninger om drivende Miner udsendes paa Frekvens 500 kc/s (600 m) over alle tre Kyststationer i den første Tavshedsperiode efter Modtagelsen og dernæst i Tilknytning til Trafiklisterne til følgende Tider:

- a) over *Skagen Radio* hele Aaret Kl. 0803 og 2003 G. M. T.
- b) over *Lyngby Radio* 1. April—30. September: Kl. 1100, 1900 og 2300 G. M. T.
1. Oktober—31. Marts: Kl. 1100, 1500 og 2300 G. M. T.
- c) over *Blaavand Radio* hele Aaret; Kl. 0130 og 1330 G. M. T.

Efterretningerne, der er affattet i klart *engelsk* Sprog, og som indledes med Ordene „*mine warning*“, udsendes fra hver Kyststation i eet Døgn, saafremt de ikke forinden er blevet annulleret.

B. Radiotelefoniske Efterretninger om drivende Miner udsendes over Kyststationerne *Skagen, Lyngby* og *Blaavand* paa Frekvenserne:

Skagen: 2453 kc/s (122,3 m).

Lyngby: 1595 kc/s (188,1 m).

Blaavand: 1736 kc/s (172,8 m).

Efterretningerne, der er affattet i klart, *dansk* Sprog, udsendes i den første Tavs-hedsperiode efter Modtagelsen og dernæst til følgende Tider:

- a) over *Skagen Radio* Kl. 0803, 1403 og 1803.
- b) over *Lyngby Radio*: Kl. 1103, 1703 og 2303 G. M. T.
- c) over *Blaavand Radio*: Kl. 1003, 1603 og 2003 G. M. T.

Efterretningerne udsendes til nævnte Tider i eet Døgn, d. v. s. maksimalt 4 Gange, saafremt de ikke forinden er blevet annulleret.

Anm. Efterretninger vedrørende fastliggende Bundminer (Magnet-Miner og lign.) samt farlige, sunkne Miner udsendes som *navigational warnings*.
Publikationer. Danske Lods I, Side 110 og 111.

240. Danmark. Udsendelse af Radiotelegrammer til danske Skibe.

Detaller. Ved Udsendelse af officielle Meddelelser til alle *danske* Skibe benyttes som før 9. April 1940 det fælles Radiokaldesignal *OXXO*. Udsendelserne sker over Kyststationerne *Blaavand*, *Skagen*, *Lyngby* og *Thorshavn* i Forbindelse med 1. Trafikliste efter Meddelelsens Modtagelse paa Kyststationen og gentages paa følgende Klokkeslet G. M. T.:

- Blaavand*: Kl. 0930 og 1730.
- Lyngby*, paa 600 m: Kl. 0700 og 1500.
- , — Kortbølge: Kl. 0920 og 1720.
- Skagen*: Kl. 1000 og 1800.
- Thorshavn*: Kl. 0800 og 1600.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/251 1946.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 17. Oktober 1945.)

241. Danmark. Udsendelse af Radioavis for Søfarende.

Detaller. *Danmarks Søfartsradio* udsendes paa nedennævnte Tider og Bølgelængder:

- Kl. 0100 G. M. T..... 52,4 m over *OXL*.
- 1820 G. M. T..... 34,9 m — *OXU*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/252 1946.

242. Danmark. Udsendelse af radiotelefoniske meteorologiske Meldinger. Stormvarsler.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/253, 12/584 og 33/1296 1946.

Detaller. *Meteorologisk Instituts* Vejrmeldinger og Stormvarsler udsendes dagligt over *Statsradiofonien* til følgende Tider (*Greenwich Middeltid*):

1. Kl. 0755 G. M. T. udsendes en foreløbig Vejrmedling indeholdende: Vejrberetning, Forudsigelse og — i paakommende Tilfælde — Uro eller Stormvarsler.
2. Kl. 1125 og 1730 GMT. udsendes en Melding indeholdende;
 - a) en kort Beskrivelse af den almindelige Vejsituation,
 - b) en Vejrudsigt for *Danmark* samt eventuelt Uro- eller Stormvarsel,
 - c) Angivelse af Vind og Vejr ved nogle *danske* Kyststationer,
 - d) en Vejrudsigt for *Nordsøen*,
 - e) Vejrudsigt for *Færøerne* og
 - f) Oplysning om Lufttryk og Temperatur ved *Meteorologisk Institut*.
3. Kl. c. 2110 GMT. udsendes gennem *Pressens Radioavis* Vejrudsigt for *Danmark* med eventuelt Uro- eller Stormvarsel samt Udsigt for *Færøerne*.
4. Naar der er Stormvarsel, udsendes dettes Ordlyd over *Skamlebæk Radio (OXO)* paa Radiofrekvens 357,14 kc/s (840 m) Kl. 0900, 1300, 1500 og 1900 GMT.
5. Kystradiostationen *Blaavand Radio* udsender Stormvarsel i Forbindelse med Tavs-hedsperioden hver lige Time (GMT.) + 3^m. paa Radiofrekvens 1650 kc/s (181,8 m).
6. Kystradiostationen *Skagen Radio* udsender Stormvarsler i Forbindelse med Tavsheds-perioden hver ulige Time (GMT.) + 3^m. paa Radiofrekvens 1650 kc/s (181,8 m).
7. Begge sidstnævnte Kyststationer kan afgive den nyeste Vejrmedling paa Anmodning. Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/253 1946.

(Meteorologisk Institut, den 31. Oktober 1945.)

243. Storbritannien. Oplysning om Afmagnetiseringsstationer.

Detaller. Alle Afmagnetiseringsstationer i *Storbritannien*, med Undtagelse af Stationerne i *Leith, Newcastle on Tyne* og *Plymouth*, er ophævet fra den 1. Februar 1946.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 6/363 1946.

(NCSO., 1. Februar 1946.)

244. (T). Britiske Øer. Advarsel mod at komme Vragoprængningsskibe for nær.

Detaller. Skibe advares mod at komme for nær til Vragoprængningsskibe eller -baade, som arbejder rundt om de *Britiske Øer* med at uskadeliggøre Vrag, der er farlige for Sejladsen, i Særdeleshed i *Themsmundingen* og ud for *Englands E.-Kyst*. Arbejdet udføres fra Baade fra Moderskibene, og der arbejdes kun om Dagen. Der anvendes svære eksplosive Ladninger. Undertiden er Dykkere nede. Medens Arbejdet staar paa, afmærkes Vragene med Tønder, Kuglebøjer e. l.

Moderskibene er graamaalede Krigsskibe, der paa hver Bov er paamalet *DV 2 — 20*; de føre *britisk* Orlogsflag.

Vragoprængningsskibe og -baade viser under Arbejdet rødt Flag fra det mest synlige Sted. *De skal passeres med langsom Fart, og der skal holdes godt klar af dem.*

Hvis et Skib — trods ovennævnte Advarsel — fortsætter sin Fart ind mod Fareomraadet, vil Vragoprængningsskibet vise et af de følgende Signaler fra International Signalfog:

„De støvner mod Fare“.

„Hold Dem længere borte fra mig eller — (Skib)“.

„Styr mere til Styrbord“.

„Styr mere til Bagbord“.

„Sæt Farten ned“.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 13/629 1946.

(N. t. M. Nr. 892. London 1946.)

245. Sverige. Stockholms Havn. Afspærringsbestemmelser for visse Havneomraader ophævet.

Detaller. De tidligere meddelte Bestemmelser for Adgang til visse Dele af *Stockholms Havn* er ophævet med Undtagelse af følgende:

1. *Louddshammen*: Det er uvedkommende forbudt at betræde det indhegnede Havneomraade, at fotografere Dele deraf eller at fotografere inden for Havneomraadet eller iøvrigt at udfærdige Afbildninger eller Beskrivelser deraf eller derfra; endvidere er det forbudt at være i Besiddelse af Sprængstoffer inden for Havnens Omraade.

2. *Skeppsbron*: Det er uvedkommende forbudt at betræde det indhegnede Omraade.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/255 1946.

(U. f. s. Nr. 25/1709. Stockholm 1945.)

246. Sverige. Falsterbokanalen. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.

A. Største Skibsbredde og Dybgaende.

Kanalen maa ikke passeres af Skibe, hvis Bredde overstiger 20 m, og som stikker dybere end 0,5 m over Sejlløbets Bund.

B. Passage af Bro og Sluser.

1. Skibe, der ønsker at passere gennem Kanalen, skal i en Afstand af 1 Sm fra Molehovederne henholdsvis i *Kämpingebukten* og i *Höllviken*, give Ankomstsignal, som gentages, saafremt Lyssignalet, der angiver, at Skibets Signal er opfattet, ikke bliver tændt.

2. Under Sejlads gennem Kanalen skal Skibe nøje følge de Anvisninger, som gives gennem viste Passagesignaler, og under ingen Omstændigheder maa man komme Bro eller Sluser nærmere end 200 m, uden at Passagesignalerne giver Tilladelse til Passage. Grænserne, uden for hvilke der skal stoppes op, er paa E.-Siden af Kanalen angivet ved hvide, firkantede Flader med sort Ring, der om Natten er belyst.

C. Rækkefølge mellem ventende Skibe.

Hvis flere Skibe, der gaar i samme Retning, nødsages til at stoppe op, medens

de venter paa, at Broen eller Sluserne skal blive aabnet, skal Skibene derefter, eet ad Gangen, passere gennem Bro eller Sluser i den Rækkefølge, hvori de er ankommet.

Kun under gode Vejrforhold maa der samtidigt befinde sig 2 eller flere Skibe paa Strækningen mellem de 2 Sluser.

D. Lydsignaler.

Foruden de almindeligt gældende Signaler skal Skibe under Sejlads i Kanalen og Indsejlingsrenderne yderligere anvende følgende Lydsignaler:

— .	Opmærksomheds- og Svarsignal fra N.-gaaende Skib til andet Skib.
. —	Opmærksomheds- og Svarsignal fra S.-gaaende Skib til andet Skib.
—	Jeg er under Gang.
— —	Jeg ligger stille.
— — —	Jeg gaar til Kaj.
— — .	Ankomstsigtal for Skib, som udefra nærmer sig Indsejlingen mellem Bølgebrydernes Molehoveder, saavel i <i>Kämpingebukten</i> som i <i>Höllviken</i> , naar Broen ønskes aabnet.
— — . .	Ankomstsigtal for Fartøj, som udefra nærmer sig Indsejlingen mellem Bølgebrydernes Molehoveder, saavel i <i>Kämpingebukten</i> som i <i>Höllviken</i> , naar Broen ikke behøver at blive aabnet for Fartøjets Passage.

E. Tilladt Fart.

Paa Strækningen gennem *Falsterbonäset* mellem Molehovederne i *Kämpingebukten* og Molehovederne i *Höllviken* er den største tilladte Fart 4 Knob.

F. Lyssignaler.

1. Signaler til Skibe, der ønsker at passere *Höllviksbroen* eller Sluserne, gives baade Dag og Nat. Saavel fra Broens Manøvrehus som fra Slusernes E.-lige Maskinhus bliver givet følgende Signaler med hvidt Lys, der har vedføjede Betydning:

- Et-Blink: Svartsignal.
- 2 Lys vandret for hinanden, 1 fast og 1 Lys med Blink: Stop.
- 2 faste Lys vandret for hinanden: Gaa til Kaj.
- 2 faste Lys skraat for hinanden (45° fra den vandrette Linie): Fartøj, som kan gaa under den lukkede Bro, maa passere.
- 2 Lys lodret for hinanden, det øverste med Blink, det nederste fast Lys: Gør klar til at passere.
- 2 faste Lys lodret for hinanden: Gennemsejling tilladt.

2. Naar Brovagten har observeret et Skibs Ankomstsigtal, tændes et Svartsignal, til Skibe kommende fra *Kämpingebukten* paa S.-lige Sluses E.-lige Maskinhus, til Skibe kommende fra *Höllviken* paa Broens Manøvrehus.

Om Dagen kan der fra Broens Manøvrehus og ved S.-lige Sluses E.-lige Maskinhus ogsaa gives Stopsignal ved at vise et rødt Haandflag og Signal „Gennemsejling tilladt“ ved at vise et grønt Haandflag.

Om Natten kan samme Signaler gives ved at svinge med en rød eller en grøn Lanterne.

G. For N.-gaaende Sejlads gennem Kanalen gælder følgende:

1. Vises Stopsignal med rødt Hurtigblink ved det E.-lige Molehoved i *Kämpingebukten*, skal Skibet vende, hvis det med Hensyn til dets Dybgaaende og Længde er mulig at gøre det. I modsat Fald skal Skibet fortøje ved Duc d'Alberne S. for S.-lige Sluse.

Vises Stopsignal med rødt, fast Lys, skal Skibet mindske Farten og om muligt stoppe op udenfor Molehovederne og ikke passere disse, før Signalet slukkes.

2. Skibet skal i god Tid før Ankomst til Molehovederne give Ankomstsigtal til Brovagten.

3. Naar Brovagten har observeret Skibets Ankomstsigtal, tændes Svartsignal. Dette efterfølges snarest af den Signalmeddelelse, som skal gælde for Skibets videre Sejlads.

4. Skibe maa ikke komme nogen af Sluserne nærmere end 200 m, før Signalet „Gennemsejling tilladt“ gives med fast Lys.
5. Vises Signalet „Stop“, skal Farten tages af Skibet.
6. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes Skibet til Duc d'Alberne S. for S.-lige Sluse.
7. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem S.-lige Sluse.
8. Kommer flere Skibe efter hinanden, gives ny Ordre pr. Signal til hvert enkelt Skib.
Naar Signalet „Gennemsejling tilladt“ er vist, gaar det første Skib gennem Slusen, hvorefter Signalet slukkes. 10—20 Sekunder derefter gives Signal til det næste Skib, der staar for Tur.
9. Naar den S.-lige Sluse er passeret, skal Opmærksomheden henvendes paa de Signaler, der bliver givet fra E.-lige Maskinhus ved N.-lige Sluse.
10. Vises Signalet „Stop“ fra N.-lige Sluse, tages Farten af Skibet.
11. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes til Duc d'Alberne mellem Sluserne.
12. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem Slusen og Broen.

H. For S.-gaaende Sejlads gennem Kanalen gælder følgende:

1. Vises Stopsignal med hvidt Hurtigblink ved *Klagshamn* eller med rødt Hurtigblink ved det E.-lige Molehoved i *Höllviken*, skal Skibet vende, hvis det med Hensyn til dets Dybgaaende og Længde er muligt at gøre det. I modsat Fald skal Skibet fortøje ved Duc d'Alberne indenfor Bølgebryderne i *Höllviken*.
Vises Stopsignal med rødt, fast Lys paa E.-lige Molehoved, skal Skibet mindske Farten og om muligt stoppe op udenfor Molehovederne og ikke passere disse, før Signalet slukkes.
2. Skibet skal i god Tid før Ankomst til Molehovederne give Ankomstsigt til Brovagten.
3. Naar Brovagten har observeret Skibets Ankomstsigt, tændes Svartsignal. Dette efterfølges snarest af den Signalmeddelelse, som skal gælde for Skibets videre Sejlads.
4. Skibe maa ikke komme Broen nærmere end 200 m, før Signalet „Gennemsejling tilladt“ er givet.
5. Vises Signalet „Stop“, skal Farten tages af Skibet.
6. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes Skibet til Duc d'Alberne i Havnebassinet i *Höllviken*.
7. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem Broen og N.-lige Sluse.
8. Kommer flere Skibe efter hinanden, gives ny Ordre pr. Signal til hvert enkelt Skib.
Naar Signalet „Gennemsejling tilladt“ er vist, gaar første Skib gennem Broen, hvorefter Signalet slukkes. 10—20 Sekunder derefter gives Signal til det næste Skib, der staar for Tur.
9. Naar Broen og den N.-lige Sluse er passeret, skal Opmærksomheden henvendes paa de Signaler, der bliver givet fra E.-lige Maskinhus ved S.-lige Sluse.
10. Vises Signalet „Stop“, tages Farten af Skibet.
11. Vises Signalet „Gaa til Køj“, fortøjes Skibet til Duc d'Alberne mellem Sluserne.
12. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem S.-lige Sluse.

I. Forskellige Bestemmelser.

1. Passage af Kanalen er kun tilladt for Skibe med Maskinfremdrivning eller for Skibe, der bugseres. Skibe skal benytte Bugserhjælp i den Udstrækning, som vedkommende Lodsstation anser for paakrævet.
2. Sejlskibe med Hjælpemotor maa ikke passere Kanalen mellem Molehovederne i *Höllviken* og i *Kämpingebukten* med Sejl helt eller delvis sat.
3. Ved Fortøjning til Fortøjningsstederne skal der straks sættes fast til Fortøjningsringene paa Bølgebryderne eller ved Kanalens Bredder. De paa Duc d'Alberne værende Fortøjningskroge maa kun midlertidigt benyttes som Hjælp under Fortøjningsarbejdet.
Til Fortøjningsarbejdet kan der ikke regnes med Hjælp fra Kanalpersonalets Side.

4. Hvis et Skib synker eller grundstøder i Kanalen, paahviler det Skibets Fører eller Reder uopholdeligt at fjerne det herfra, i modsat Fald vil det paa Skibets eller Redericts Bekostning blive fjernet af det Offentlige.
 5. Det er forbudt:
 - a) at fastgøre Trosser eller Liner i Bro, Sluser, Afviserværk eller lignende, ogsaa i Duc d'Alberne paa anden Maade end ovenfor angivet,
 - b) uden gyldig Grund at ligge stille i Kanalen,
 - c) i Kanalen at udkaste Aske, Olie eller lignende, som kan foraarsage Formindskelse af Vanddybde eller Forurening,
 - d) at have Kæde, Wire eller lignende hængende udenbords paa en saadan Maade, at de over Kanalen lagte Undervandskabler eller Sluseportene kan beskadiges derved,
 - e) at have Sidefartøjer udsvinget under Sejlads paa Strækningen mellem Molehovederne i *Höllviken* og *Kämpingebukten*,
 - f) at ankre indenfor Kanalområdet uden i Forbindelse med Fortøjning til Fortøjningspladserne,
 - g) at fortøje uden Tilladelse, enten pr. Signal eller af Kanalinspektøren,
 - h) uden særlig Tilladelse at blive liggende ved Fortøjningspladserne, naar Signal for Fortsættelse af Rejsen er givet.
 6. Foruden ovennævnte Bestemmelser vil alle af Kanalinspektøren givne Anvisninger være at holde efterrettelige.
 7. Ved Overtrædclser af ovennævnte Forskrifter og Bestemmelser er Skibet eller Rederiet pligtig til at erstatte derved fremkomne Skader.
- Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/256 1946.

(U. f. s. Nr. 29/1402, Stockholm 1943, og 38/2486, Stockholm 1945.)

247. Sverige. Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.

Detaljer. Under de raadende Forhold gælder nedenstaaende Bestemmelser for Salg af Søkort over *svenske* Farvande:

1. Søkort i Maalestok større end 1 : 50 000 maa kun sælges i den almindelige Handel mod Rekvisition fra Stats- eller kommunal Myndighed eller, for saa vidt angaar private, kun mod Rekvisition anbefalet af saadan Myndighed.
2. Der er intet til Hinder for Salg i den almindelige Handel af officielle Søkort i Skala 1 : 50 000 eller derunder, selv om disse indeholder Specialkort i større Maalestok end 1 : 50 000.
3. Vedrørende Salg af Søkort i større Skala end 1 : 50 000 gælder yderligere følgende særlige Bestemmelser:
 - a) *Skibsførere* maa indkøbe saadanne Søkort, som fordres til Skibets eget Behov og for den nærmest forestaaende Rejse. Skibsførerens Rekvisition af Søkort, som skal være anbefalet af Havne- eller Politimyndighed, indleveres til et af *Sjökarteverkets* Udsalg.
 - b) *Private* (Fiskere, Sejlsportsfolk m. fl.) maa til eget Behov indkøbe saadanne Søkort, som fordres til deres Sejlads eller til Udøvelsen af deres Erhverv. Rekvisitionen, som skal være anbefalet af Politimyndighed, indleveres til *Sjökarteverket*.
 - c) *Foreninger for Sejl- og Motorsport* maa til eget Behov indkøbe nævnte Søkort under Forudsætning af, at Ansøgning derom for hvert Indkøb indgives til *Sjökarteverket*, og at vedkommende Forening i sin Ansøgning erklærer sig ansvarlig for, at saadanne Søkort ikke vil blive uberettiget anvendt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 15/701 1946.

(U. f. s. Nr. 15/945. Stockholm 1946.)

248. Sverige S.-Kyst og Sundet. Ystad. Trelleborg. Forbud mod Ankring.

Position. Se nedenfor.

Detaljer. Paa Grund af udlagte Miner er det forbudt at ankre i nedennævnte Omraader:

1. *Ystad* indre Red inden for Linien: Østmolens inderste Del—Kysten til *Revnabben*—Stagen med Kost c. 550 m S. for Havneindløbet—Silobygningen paa Vestmolen—W.-lige Molehoved—E.-lige Molehoved—Østmolens inderste Del.
2. Indsejlingsrenden til *Trelleborg* fra en Linie mellem Molehovederne til Breddeparallellell gennem *Trelleborg Fyr*.

Anm. Under Tordenvejr sker Passage af Mineomraaderne paa de passerendes egen Risiko. Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/260 1946.

(U. f. s. Nr. 35/2308 og 50/3379. Stockholm 1945 og 50/2888. Stockholm 1946).

249. Sverige. Sejlads i Nærheden af Minestrygere. Signaler m. m.

I. Skibe maa ikke uden tvingende Grund færdes eller opholde sig mellem *svenske* Orlogsfartøjer, der er under Gang i Formation.

I Nærheden af Skibe, der udfører Minestrygning, skal andre Skibe, naar ikke tvingende Grunde gør anden Handlemaade nødvendig, manøvrere saaledes, at Skibet ikke kommer Minestrygeren nærmere end 500 m paa nogen af Siderne. Det vigende Skib maa ikke heller komme Minestrygerens Kurslinie agten for denne nærmere end 500 m, førend Afstanden til Minestrygeren er større end 1000 m.

Andre Skibe maa ikke i noget Tilfælde færdes eller opholde sig mellem Skibe, der udfører Minestrygning.

Uden tvingende Grund maa intet Skib komme nærmere end 50 m til et andet Skib, der uden at udføre Minestrygning, bugserer Apparater eller anden Udrustning til dette Brug.

II. De Skibe, der udfører Minestrygning, fører de internationale Signaler, der er angivet i E. f. S.: *Signaloversigt (Rutemeddelelse Nr. 1/1947, Side 3; se ogsaa dennes Side 2, Pkt. 8.)*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1215 1946.

(U. f. s. Nr. 24/1465. Stockholm 1946.)

250. Sverige. Sejlanvisninger.

Detaller. Sejlanvisninger faas i *svenske* Farvande gennem Lodserne ved *Vinga* (udfor *Göteborg*) og ved *Trelleborg*. De Skibe, der ønsker Sejlanvisninger, skal ved Ankomsten hejse eller blinke Signalet *K. I. P.* samt Skibets Kendingssignal (Navn) og Signal om Bestemmelsesstedet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 29/1178 1946.

(Naveam Nr. 1021. London 1946.)

(Se Tillæg.)

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruter.

251. Danmark. Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Ankring ved minestrøgne Ruter.

Detaller. Paa given Foranledning indskærpes nedennævnte, i Rutemeddelelse Nr. 1/1947, Punkt 6 fremsatte Bestemmelser om Ankring ved minestrøgne Ruter, hvilke herved gentages:

Ved Ankring skal de foreskrevne Ankerpladser saa vidt muligt benyttes. Kan en saadan ikke naas, kan der ankres paa den Kant af den minestrøgne Rute, der ligger længst væk fra Vagerrækken.

Paa Ankerpladserne skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Saafermt Ankring i Nærheden af et Fyrskib er nødvendig, maa Afstanden til dette ikke være under 900 m.

Ankring, Fiskeri, Optagning af Sten, Sand o. l. i de minestrøgne Ruter er forbudt. Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/848 1946.

252. Danmark. Bestemmelser vedrørende Passage af danske Fyrskibe.

Tidligere E. f. S. Nr. 20/891, 52/2138 og 52/2150 1946.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Paa given Foranledning fremsættes herved i samlet Form tidligere meddelte Oplysninger om *danske* Fyrskibes Placering i Forhold til de minestrøgne Ruter samt Bestemmelser vedrørende Passage af de enkelte Fyrskibe.

I. Fyrskibene

- 1) *Gedser Rev* c. 54° 25' (12") N. 12° 08' (45") E.,
- 2) *Lappegrund* c. 56° 03',7 N. 12° 37',7 E.,
- 3) *Kattegat S.* c. 56° 15',0 N. 12° 15',0 E.,

- 4) *Kattegat SW.* c. 56° 05',9 N. 11° 08',8 E.,
- 5) *Anholt Knob* c. 56° 45',0 N. 12° 00',0 E.,
- 6) *Læsø Rende* c. 57° 12',5 N. 10° 44',1 E. og
- 7) *Læsø N.* c. 57° 32',0 N. 11° 21',6 E.
- 8) *Vyl* c. 55° 23' (45") N. 7° 36' (30") E.

ligger i Midten af de minestrøgne Ruter og skal holdes om Bagbord.

- II. 1) *Halsskov Rev* Fyrskib paa 55° 20' (13") N. 11° 02' (50") E.
ligger i E.-Siden af den minestrøgne Rute, c. 700 m E. for Midterlinien af Rute 28 mellem Punkterne 19 og 20. Der skal holdes W. om Fyrskibet.
- 2) *Skagens Rev* Fyrskib ligger paa W.-Kanten af den minestrøgne Rute 35 paa 57° 46' (22") N. 10° 43' (43") E., c. 1000 m WSW. for Rutens Punkt 14. Der skal holdes N. og E. om Fyrskibet.
- 3) *Aalborg Bugt* Fyrskib ligger paa S.- og W.-Kanten af de minestrøgne Ruter 38 og 35 a paa 56° 50' (50") N. 10° 47' (39") E., c. 500 m WSW. for Tilslutningspunktet mellem Ruterne 35, 35 a og 38 (Punkt 1 i Rute 35, Punkt 1 i Rute 35 a og Punkt 8 i Rute 38). Der skal holdes N. og E. om Fyrskibet under Sejlads henholdsvis i Rute 38 og i Ruterne 35 og 35 a.
(Fyrskibet vil i nær Fremtid blive flyttet til Midterlinien af de minestrøgne Ruter og vil da ligge i Tilslutningspunktet for Ruterne 35, 35 a og 38).

III. Der maa ikke holdes tæt til Fyrskibene.

253. W.-lige Del af Østersøen. Tvangsruter. Vrag. Advarsel.

De søfarende erindres om, at der findes valrige Vrag i og nær ved Tvangsruterne i W.-lige Del af Østersøen. Hvor disse Vrag er afmærket med Vraglystønder, kan Lyset i disse være svagt eller upaaadeligt.

Sejlads om Natten i dette Omraade er som Følge heraf ikke at anbefale, undtagen for Skibe, der har Lods om Bord, eller hvis Skibsførere er nøje lokalkendt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1901 1946.

(N. t. M. Naveam Nr. 1340. London 1946.)

254. (T). Danmark. Sundet. Rute 32. Stevns Fyr NE. t. N. Sejladforskrift.

Position. Rute 32, Punkt 16: c. 55° 24',8 N. 12° 36',7 E.

Detalles. Paa Grund af Tilstedeværelse af Vrag skal man i Rute 32 holde sig E. for Lyspirtønden i Punkt 16.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 36/1422 1946.

255. Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Oplysning om Ruter, Fyr og Taagesignalapparater.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1426 1946.

Positioner. *Bengtškär* Fyr: c. 59° 43' N. 22° 30' E.

Russarö Fyr: c. 59° 46' N. 22° 57' E.

Detalles. Skibe, bestemt til *Hangö*, kan nu ifølge ovennævnte E. f. S. anløbe denne Havn direkte og behøver ikke at benytte Ruten via *Utö*, hvor den Strækning, paa hvilken man skal have Lods, er lang.

Opmærksomheden henledes dog paa, at *Bengtškär* og *Russarö* Fyrs Lysstyrke er nedsat, samt at der fra begge disse Fyr for Tiden ikke afgives Taagesignaler, hvorfor det muligvis ikke kan tilraades at benytte den direkte Rute til *Hangö* i daarligt Vejr.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1501 1946.

256. Finland. Sejlruten Helsinki—Orregrund. Sejlanvisning for Handelsskibe.

Position. Se nedenfor.

Detalles. Fra Pkt. 1 til Pkt. 39 er Kursen 84°.

Sejlruten er minestrøget i en Bredde af 5 Sm.

I Rutens Midterlinie er udlagt følgende Afmærkning:

1. En sort Stage med 3 Balloner paa 59° 54',2 N. 24° 55',0 E.

Endvidere paa hver af Pladserne 2—39 en Stage med Tværtræ samt med en sort Ballon under Tværtræet og en hvid Tavle under Ballonen. Paa Tavlen findes russiske Bogstaver og Tal.

2. 59° 54',2 N. 24° 57',0 E.	21. 59° 56',2 N. 25° 34',5 E.
3. 59° 54',3 N. 24° 59',0 E.	22. 59° 56',4 N. 25° 36',4 E.
4. 59° 54',4 N. 25° 01',0 E.	23. 59° 56',4 N. 25° 38',5 E.
5. 59° 54',5 N. 25° 02',9 E.	24. 59° 56',6 N. 25° 40',4 E.
6. 59° 54',6 N. 25° 04',8 E.	25. 59° 56',6 N. 25° 42',5 E.
7. 59° 54',7 N. 25° 06',9 E.	26. 59° 56',8 N. 25° 44',4 E.
8. 59° 54',8 N. 25° 08',8 E.	27. 59° 56',8 N. 25° 46',5 E.
9. 59° 54',9 N. 25° 11',0 E.	28. 59° 57',0 N. 25° 48',4 E.
10. 59° 55',0 N. 25° 12',8 E.	29. 59° 57',0 N. 25° 50',4 E.
11. 59° 55',2 N. 25° 14',7 E.	30. 59° 57',2 N. 25° 52',4 E.
12. 59° 55',2 N. 25° 16',8 E.	31. 59° 57',2 N. 25° 54',3 E.
13. 59° 55',4 N. 25° 18',8 E.	32. 59° 57',4 N. 25° 56',4 E.
14. 59° 55',4 N. 25° 20',8 E.	33. 59° 57',4 N. 25° 58',3 E.
15. 59° 55',5 N. 25° 22',7 E.	34. 59° 57',6 N. 26° 00',4 E.
16. 59° 55',6 N. 25° 24',8 E.	35. 59° 57',6 N. 26° 02',3 E.
17. 59° 55',7 N. 25° 26',8 E.	36. 59° 57',8 N. 26° 04',2 E.
18. 59° 55',8 N. 25° 28',8 E.	37. 59° 57',8 N. 26° 06',3 E.
19. 59° 55',9 N. 25° 30',6 E.	38. 59° 58',0 N. 26° 08',2 E.
20. 59° 56',1 N. 25° 32',8 E.	39. 59° 58',0 N. 26° 10',2 E.

I Pkt. 39 findes desuden en Stage med sort Ballon.

40. En Stage med sort Ballon paa 59° 58',2 N. 26° 12',2 E.

Fra Punkt 40 styres Kurs 23°. Punkt 40 er beliggende i *Orregrund* Baakelinie. Ruten maa kun benyttes af afmagnetiserede Skibe:

Kort Nr. 183.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 32/1262 1946.

(Sjofartstyrelsens kursanvisning Nr. 22. Helsingfors 10. Juli 1946.)

257. U. S. S. R. Finske Bugt. Østersøen—Tallinn. Ny Rute aabnet for Sejlads.

Position. Se nedenfor.

Detalles. Ruten *Østersøen—Tallinn*, der gaar gennem nedennævnte Punkter 1—5, er aaben Døgnnet rundt for Sejlads for saavel Sovjetskibe som udenlandske, afmagnetiserede Handelsskibe uden Hensyn til deres Dybgaaende samt for Orlogsskibe af alle Klasser undtagen Panserskibe (Linieskibe). For Undervandsbaade er kun Overfladesejlads tilladt:

Punkt 1: c. 59° 10',1 N. 21° 56',8 E.	Rødmalet Lystønde, mærket 48. Hvidt Et-Blink. Anduvningstønde.
— 2: c. 59° 17',2 N. 22° 31',7 E.	Rødmalet Lys- og Fløjtetønde, mærket 44. Hvidt Et-Blink.
— 3: c. 59° 30',0 N. 24° 10',0 E.	Rødmalet Lystønde, mærket 34. Hvidt Et-Blink hver 3 ^s .
— 4: c. 59° 30',0 N. 24° 32',6 E.	Uafmærket. Punkt 4 er Skæringspunktet mellem <i>Viimsi</i> og <i>Suurupi</i> Ledefyrlinier.
— 5: c. 59° 30',7 N. 24° 44',6 E.	Uafmærket. Punkt 5 er Skæringspunktet mellem <i>Tallinn</i> og <i>Viimsi</i> Ledefyrlinier.

Mellempunkter:

Mellem Punkterne 2 og 3 er udlagt følgende Sømærker:

- a) c. 59° 25',0 N. 23° 30',9 E. Rødmalet Lystønde, mærket 38. Hvidt Et-Blink hver 6^s.
- b) c. 59° 27',5 N. 23° 50',5 E. Rødmalet Lystønde, mærket 36. Hvidt Et-Blink hver 6^s.

Rutens Bredde:

Punkt 1—2: 2,5—3,0 Sm. I Nærheden af *Glotova Grund* er Bredden 2,5 Sm, 1,0 Sm S. for og 1,5 Sm N. for Rutens Afmærkning.

— 2—3: 3,0 Sm.

— 3—4: 0,5—3,0 Sm. Fra Punkt 3 til Meridianen 24° 20' E.: 3,0 Sm, herfra til Punkt 4: 0,5 Sm.

— 4—5: 0,4 Sm, 0,25 Sm S. for og 0,15 Sm N. for Rutens Afmærkning.

Afmærkning inddraget:

Afmærkningen, der var udlagt ved den tidligere benyttede Rute fra Indsejlingen i

Finske Bugt til Tallinn, er inddraget paa Strækningen mellem Meridianen 22° 31',7 E. og Meridianen gennem Øen *Vejke Pakri* og vil ikke blive genudlagt.
Kort Nr. 183 og 184.
Gentagelse af *E. f. S.* Nr. 51/2067 1946.

(Russ. E. f. S. Nr. 1453. Leningrad 1946.)

258. Nordsøen. Tyskland N.-Kyst. Humber—Elben Ruten. Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lys- og Klokketønde.

Position. P. 15. Fyrskib: c. 54° 00' 00" N. 7° 51' 00" E.

Detaller. P. 15 Fyrskib er midlertidigt ombyttet med en Lys- og Klokketønde, mærket *Relief*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10^s.

Rettelse til: N.E.C.R.I. Part III Nr. 48 §§ 29, 59 og 60.

Gentagelse af *E. f. S.* Nr. 37/1454 1946.

(N. t. M. Naveam Nr. 1172. London 1946.)

259. Storbritannien. Sejlanvisningstjenesten ændres. Udsendelse af NEMEDRI.

Detaller. 1. De nuværende *N.E.C.R.I.*- og *MEDRI*-Hæfter vil i Slutningen af December 1946 blive samlet i 1 Hæfte af mere varig Karakter end de tidligere udsendte Rutehæfter. Det nye Rutehæftes Navn bliver *NEMEDRI*.

NEMEDRI udsendes af de samme Myndigheder som *N.E.C.R.I.* og *MEDRI*. Hvert Skib vil kun kunne faa 1 Eksemplar af Hæftet. *NEMEDRI* vil blive revideret og genoptrykt hvert halve Aar; ligesom nu vil der blive udsendt Rettelser gennem *Naveams* og *Efterretninger for Søfarende (Notices to Mariners)*.

2. *NEMEDRI*-Hæftet vil i Forbindelse med de efter Hæftets Udsendelse udkomne Rettelser i *Naveams* og *E. f. S.* indeholde alle nødvendige Oplysninger for de søfarende angaaende Sejlruiter i *nordeuropæiske Farvande* samt i *Middelhavet*, og Skibsførere, der er i Besiddelse af *NEMEDRI* med tilhørende Rettelser, kan gaa direkte til Bestemmelsesstedet uden at anløbe Mellemlhavne for at faa yderligere Oplysninger om Skibsruiter.

3. Følgende Udgaver af *N.E.C.R.I.* og *MEDRI* er for Tiden gældende:

<i>N.E.C.R.I.</i> Part I, No. 44.	<i>MEDRI.</i> Part I, Nr. 13.
— II, — 45.	— II og III, Nr. 11.
— III, — 42.	— IV, Nr. 10.
— IV, — 43.	— V, Nr. 12.
— V, — 46.	

4. Nye Udgaver af *N.E.C.R.I.* Parts I og III, henholdsvis Nr. 47 og Nr. 48, vil blive udsendt i November Maaned; derefter vil ingen yderligere Udgaver af *N.E.C.R.I.* og *MEDRI* blive udsendt før Udgivelsen af det nye *NEMEDRI*-Hæfte.

5. Skibsførere, der er i Besiddelse af de i Punkt 3 nævnte *N.E.C.R.I.*-Hæfter, behøver ikke mere at anløbe *The Downs* eller *Kirkwall* for Oplysninger for den videre Rute; derimod skal de ved første Lejlighed søge at skaffe sig de førnævnte Nr. 47 og 48 af *N.E.C.R.I.*

6. Alle *N.C.S.O.*-Kontorer i *Storbritannien* og *Nord-Irland* vil — med Undtagelse af *Ramsgate (Dover)* — blive lukket fra 1. December 1946.

7. *Naval Control Service's* Personel i *The Downs* vil fra 30. November 1946 ophøre med at komme om Bord i Skibene, men de Skibe, der ønsker at faa særlige *N.E.C.R.I.*-Hæfter efter denne Dato og indtil Slutningen af Januar 1947, kan

a) ved egen Bekostning faa dem bragt om Bord af deres egen Agent eller gennem *Lloyds* Agent i *Dover*, naar Anmodning herom er givet pr. Radio mindst 12 Timer før Skibets Ankomst,

b) naar de tager Lods, faa *N.E.C.R.I.*-Hæfterne fra *Trinity House* Lodserne ved *Dungeness*.

8. Udgivelsen af *N.E.C.R.I.*- og *MEDRI*-Kortene i den nuværende Form vil ophøre efter Udsendelsen af Kortserierne henholdsvis 17 og 16. Det tilraades de Skibsførere, der er i Besiddelse af disse Kort, at opbevare dem indtil Modtagelsen af *NEMEDRI*, hvori Kortene vil blive medtaget, men i mindre Maalestoksforhold.

9. De i Storbritannien udsendte *East Coast Standard Route Chartlets* og *North European Chartlets* ophører den 31. December 1946 med at udkomme.
10. Yderligere Meddelelse (Naveam) vil fremkomme, naar den nye Publikation er klar til at blive uddelt; samtidigt meddeles Datoen, paa hvilken den træder i Kraft.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/1936 1946.

(N. t. M. Naveam Nr. 1350. London 1946.)

260. N. E. C. R. I.-Området. Afmærkning midlertidigt i Uorden. Advarsel.

Paa Grund af den senere Tids Storme er et anseligt Antal af Lystønderne og Tønderne i *N.E.C.R.I.-Området (Nord-Europa)* slukkede eller ikke paa Plads.

Afmærkningen vil blive bragt i normal Tilstand, saa snart Forholdene tillader det.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 50/2056 1946.

(N. t. M. Naveam Nr. 1383. London 1946.)

261. Tyskland. W.-lige Østersø. Afmærkning af Mellempunkter i Skibsruiter. Advarsel.

Detaller. Paa Grund af Mangel paa elektriske Elementer maa man i den *W.-lige Østersø* være forberedt paa, at de elektriske Lanterner paa de i Skibsruiternes Mellempunkter udlagte Lysspirtønder kan være slukkede.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/2014 1946.

(N. f. S. Nr. 44/1622. Hamburg 1946.)

262. (S). Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lysspirtønder ved Skibsruiter inddrages for Vinteren.

Detaller. I Begyndelsen af December Maaned 1946 paabegyndtes Inddragning for Vinterperioden af følgende Lysspirtønder, udlagt i Mellempunkter i Ruterne:

Rute 1: Nr. 5 a, 5 c, 5 e, 6 a, 6 b, 6 d, 6 e, 6 g, 6 h, 7 u, 7 x, 7 z, 7 f og 7 q.

— 3: Nr. 1 a, 2 a, 2 c, 2 e og 3 a.

— 4: Nr. 1 b (Position: 54° 03' 10" N. 10° 56' 34" E.).

— 6: Nr. 2 a, 2 c, 3 a og 3 c.

— 7: Nr. 1 a, 1 c, 1 e, 2 a, 2 d, 2 e, 4 a og 4 c.

— 8: Nr. 1 a og 1 b.

— 9: Nr. 3 a, 3 b, 3 c, 5 a og 5 c.

— 25; Nr. 1 a og 1 b.

— 28: Nr. 1 a og 1 c.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/2097 1946.

(N. t. M. Naveam Nr. 1411. London 1946.)

263. (S). Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Vinterforanstaltninger ved Ruteafmærkning.

Detaller. 1. Lystønderne og Lys- og Fløjtønderne, der er udlagt i *tyske* Sejlruters Punkter, vil, naar Isforholdene gør det nødvendigt, blive ombyttet med rød- og hvidterne Lysspirtønder med samme Paaskrift, Topbetegnelse og Fyrkarakter: Hvidt Lys med En-Formørkelse hver 4^{s.}, Lys 2^{s.}, Mørke 2^{s.}.

2. Vraglystønderne ved Ruterne vil, naar Isforholdene gør det nødvendigt, blive ombyttet med grønne Lys- Spidstønder, mærket *Wreck*, og med samme Topbetegnelse og Fyrkarakter:

a) med Nordtopbetegnelse: Grønt Et-Blink hver 6^{s.}, Blink 2^{s.}, Mørke 4^{s.}.

b) med Sydtopbetegnelse: Grønt Lys med En-Formørkelse hver 4^{s.}, Lys 2^{s.}, Mørke 2^{s.}.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/2141 1946.

(N. f. S. Nr. 46, Bilag. Hamburg 1946.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

264. Danmark. Store-Bælt S.-lige Indgang. Kappel Kirke SW. Oplysning om Vrags Plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 52/2146 1946.

Rettet Position. 54° 41' 44" N. 11° 01' 11" E.

Detaller. Vraget af Motorskib *Esther* af *Næstved* rapporteres nu at være sunket i 11,5 m Vand paa ovennævnte, rettede Plads. En Mast rager c. 2 m op over Vandet.

265. Danmark. Gedser SSE. Vrag.

Position. c. 54° 27' N. 12° 05' E. (*P. D.*).

Detaller. Vraget af norsk Dampskib *Magnhild* rapporteres at være sunket i 18 m Vand paa ovennævnte Plads. Vragets Master rager c. 4 m op over Vandet; Fokkemasten er graamalet og forsynet med en Raa, Stormasten er sortmalet. Vraget er ikke afmærket.

266. Danmark. Bornholm. Rønne Yderhavn. Varpetønde inddraget.

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

Detaller. Varpetønden, der i *Rønne Yderhavn* var udlagt N. for Indsejlingsfyrlinien, er inddraget.

Kort Nr. 189.

Publikationer. Havnelods, Side 184 og 185.

267. (T). Danmark. Bornholm W.-Kyst. Hvideodde Rev. Sømærke bortdrevet.

Position. c. 55° 07',7 N. 14° 40',7 E.

Detaller. *Hvideodde Rev* hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost er bortdrevet fra sin Plads.

268. Danmark. Bornholm S.-Kyst. Dueodde. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 28. Januar—3. Februar 1947, hver Dag Kl. 0900—1500.

Position. Dueodde N. Fyr: c. 55° 00',1 N. 15° 04',6 E.

Detaller. I ovennævnte Tid afholdes Skydeøvelser med Kanoner paa *Bornholm* i Terrænet *Strandmarken* fra *Ølker Bugt* mod *Dueodde*.

Fareomraadet over Søen begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

1. *Dueodde N. Fyr.*
2. 55° 00',1 N. 15° 10',3 E.
3. 54° 56',1 N. 15° 10',3 E.
4. Kysten paa c. 55° 00',0 N. 14° 59',5 E.

Sikkerhedshøjde: 1000 m.

Naar der skydes, vil følgende Signaler være hejst:

- a) Det internationale Faresignal samt 2 Balloner paa en Mast ved *Dueodde S. Fyr.*
- b) Et rødt Flag med hvid Spuns paa *Dueodde N. Fyr.*

269. Danmark. Bornholm S.-Kyst. Raghømmer Odde. Skydeøvelser.

A. *Tidspunkt.* 13.—17., 20.—22., 24.—25., 27., 29.—31. Januar, 1., 3.—6., 8., 11.—12. og 14.—15. Februar 1947 (alle Dage inklusive). Der skydes kun ved Dagslys.

Positioner. 1. c. 55° 01',0 N. 14° 55',8 E., Skydepladsen.

2. c. 55° 01',2 N. 14° 55',2 E.

3. c. 55° 00',8 N. 14° 56',7 E.

Detaller. I ovennævnte Tidsrum afholdes Skydeøvelser fra Skydepladsen (Position 1) paa *Raghømmer Odde*. Fareomraadet over Søen strækker sig indtil 2 Sm ud fra Skydepladsen og begrænses mod NW. af en Linie, der fra Position 2 gaar i Retning 233°, og mod E. af en Linie, der fra Position 3 gaar i Retning 158°.

- B. *Tidspunkt.* 18., 23. og 28. Januar samt 7., 10. og 13. Februar 1947. Der skydes kun ved Dagslys.
Positioner. Som anført under Punkt A.
Detaller. I ovennævnte Tidsrum afholdes Skydeøvelser fra Skydepladsen (Position 1) paa *Raghammer Odde*. Fareområdet over Søen strækker sig indtil 3,2 Sm ud fra Skydepladsen og begrænses mod NW. af en Linie, der fra Position 2 gaar i Retning 233°, og mod E. af en Linie, der fra Position 3 gaar i Retning 158°.
- C. *Signaler.*
 Under Skydningerne, der alle finder Sted ved Dagslys, vil der i Skydeterrænet paa 2 Master være hejst Flag (Røde med hvid Spuns). Der skydes kun, naar Flagene er hejst.

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

270. Danmark. Sundet. Skaktø—Stubbeløb. Telefonkabel fjernet.
Position. *Stubben* Bølgebryder W.: c. 55° 42',7 N. 12° 36',6 E.
Detaller. Telefonkablet, der var udlagt mellem *Skaktøen* og *Stubbeløbets* W.-lige Mole, er fjernet.
271. Danmark. Lille Bælt. Baagø W. Magnetiske Forstyrrelser.
Position. c. 55° 19' N. 9° 46' E.
Detaller. Paa ovennævnte Plads er observeret magnetiske Forstyrrelser.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

272. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
Tidligere E. f. S. Nr. 1/110 1947.
Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.
Detalles. Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 21. December 1946 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.
273. (S). Danmark. Isefjord. Holbæk Anduvning. Lystønder inddraget paa Grund af Is.
Positioner. 1. *Lysegrund E.* Lystønde: c. 55° 48',9 N. 11° 46',8 E.
 2. *Bognæs SE.* — : c. 55° 44',6 N. 11° 47',0 E.
Detaller. De 5 Lystønder ved Indsejlingen til *Holbæk Havn*: *Lysegrund E.*, *Skinkelmæren*, *Høsehalsen*, *Eskeholm NW.* og *Bognæs SE.* Lystønder, er inddraget paa Grund af Is.
274. (S). Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Afmærkning kan under Isforhold ikke forventes at være i Orden.
Position. *Odense Fjord* Anduvning: c. 55° 31' N. 10° 34' E.
275. Danmark. Limfjorden E.-lige Indløb. Oplysning om Dybde.
Position. *Hals Barre E.* Lystønde: c. 56° 57',7 N. 10° 23',4 E.
Detaller. Siden Krigens Ophør er Uddybningsarbejderne i Løbet over *Hals Barre* foretaget paa samme Maade som før Krigen. I Efteraaret 1946 blev der uddybet saaledes, at Minimumsdybden, 7,5 m, da overalt var til Stede i Sejllobet.
276. (T). Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde. Oplysning om Dybde i gravede Rende.
Position. *Løgstør* Lystønde: c. 56° 57',6 N. 9° 09',5 E.
Detaller. Paa Grund af begyndende Tilanding af den gravede Rende over *Løgstør Grunde* er Sejllobets Bredde med fuld Dybde nogle Steder stærkt indsnævret, og i enkelte Profiler er der konstateret lidt mindre end fuld Dybde (Mindstedybde 4,0 m imod normalt 4,1 m). Oprensning af Løbet er paabegyndt.

277. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal i Uorden.*Position.* c. 57° 35',8 N. 9° 57',8 E.*Detaller.* Taagesignalet med Nautofon paa Yderenden af *Hirtshals* Havns Dækmole er midlertidigt ude af Virksomhed.**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****278. Danmark. Hanstholm Radiofy. Frekvens forandres.***Tidligere E. f. S.* Nr. 52/2134 1946.*Position.* c. 57° 06',8 N. 8° 36',1 E.*Detaller.* *Hanstholm* Radiofyrs Radiofrekvens vil den 7. Januar 1947 eller snarest derefter blive forandret til 300,5 kc/s. Radiofyrets Tonefrekvens, Karakter og Sendetider vil være uforandret.*Publikationer.* Fyr.-Fort. Nr. 2011.**XI. Bekendtgørelser m. m.****279. Danmark. Bekendtgørelse angaaende midlertidige Tillæg til Lodstaksterne.***Detaller.* Marineministeriet har under den 20. December 1946 udstedt følgende Bekendtgørelse:

§ 1.

Det i Bekendtgørelse Nr. 423 af 27. Oktober 1942 omhandlede midlertidige Tillæg til Lodstaksterne, der for Tiden andrager 12½ pCt., forhøjes fra den 1. Januar 1947 til 20 pCt.

§ 2.

Den ved Bekendtgørelse Nr. 26 af 16. Januar 1940 fastsatte Forhøjelse af Taksterne for Lodsning i *Nordsøen* ændres samtidig fra 33⅓ pCt. til 20 pCt.

Samtidig ophæves den ved Bekendtgørelse Nr. 540 af 28. Oktober 1940 vedrørende Risikotillæg til Lodser givne Undtagelsesbestemmelse for Lodsninger i *Nordsøen*.

XII. Oplysninger vedrørende Skibruter.**280. Danmark. Kattegat. Rute 39 og 48. Læsø N. Fyrskib flyttet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 52/2138 1946.*Position.* Rute 39, Punkt 8: c. 57° 32',0 N. 11° 21',6 E.*Detaller.* *Læsø N.* Fyrskib er flyttet c. 600 m N. over til ovennævnte Punkt 8 i Rute 39 (Punkt 13 i Rute 48).*Kort* Nr. 101 og 100.**281. Danmark. Nordsøen—Skagerrak. 71 SW. Fyrskib Radiofy. Frekvens forandres.***Tidligere E. f. S.* Nr. 52/2139 1946.*Position.* c. 56° 58',7 N. 7° 40',0 E.*Detaller.* *71 SW.* Fyrskib Radiofyrs Radiofrekvens vil den 7. Januar eller snarest derefter blive forandret til 300,5 kc/s. Radiofyrets Tonefrekvens, Karakter og Sendetider vil være uforandret.**282. (T). Sverige. Ydre Rute rundt Falsterbo. Lystønde drevet fra Plads.***Position.* Punkt 11: c. 55° 18',2 N. 13° 01',0 E.*Detaller.* Lystønden, der viser hvidt To-Blink, og som var udlagt i Punkt 11 i den minestrøgne ydre Rute rundt *Falsterbo* (E.-ligste Lystønde i Ruten) er drevet fra sin Station og maa indtil den atter er anbragt paa Plads, ikke benyttes som Sømærke i Ruten.

XIII. Navigational Warnings.

283. Senest udsendte navigational warnings.

Følgende *navigational warnings* er udsendt af Marineministeriets Efterretningsstation i Tiden 20. December—6. Januar 1947.

- Nr. 460: Paa Grund af Isforholdene inddrages Lystønderne ved *Esbjærg: Sandodden, Fovrfeld og Jerg* i Dag.
- 461: Nav. warning Nr. 455 annulleret.
 - 462: Fyrskibet *Læsø N.* flyttet 600 m Nord paa til Pkt. 8 i Rute 39.
 - 463: Nav. warning Nr. 435 annulleret.
 - 464: Lysspirtønde Nr. 10, Rute 25 slukket.
 - 465: Nav. warning Nr. 459 annulleret.
 - 466: Spidsbøje ligger fast ca. 200 m Syd for *Klokkegrundskosten* paa Grønsen mellem den klare og den røde Fyrvinkel paa *Hjælm Fyr*; farlig for Sejladsen.
 - 467: Lystønden *Stejlen* erstattet med Vintersømærke.
 - 468: Lysspirtønde Nr. 1, Rute 38, lyser meget svagt. Lysspirtønde Nr. 30, Rute 28, slukket.
 - 469: Nav. warning Nr. 466 annulleret.
 - 470: Tilstedeværelse af mulige Bundminer i *Lille Bælt* rapporteret 600 m NW. for Pkt. 15, Rute 25, og paa omtrentlig Plads 55° 21' N. 9° 43' E. SE. for *Brandsø*. Skibe tilraades at holde sig i den E.-lige Side af Rute 25 ved *Wedellsborg Hoved*.
 - 471: Lystønderne *Søren Jessens Sand, Tørre-Bjælke* og *Skallingen SW.* erstattet med Vintersømærker.
 - 472: Taagesignalet i *Frederikshavn* Havn i Uorden.
 - 473: Taagesignalet i *Rønne* Havn i Uorden.
 - 474: Nav. warning Nr. 473 annulleret.
 - 475: Nav. warning Nr. 471 annulleret.
 - 476: Drivende Vraggods ca. 25 m langt og 6 m bredt observeret 27. December 1300 GMT. 8 Sm S.¹/₂W. for *Nexø*, drivende NW. paa. Farligt for Sejladsen.
 - 477: Nav. warning Nr. 472 annulleret.
 - 478: Konvoj paa to Skibe paa Slæb med Eskorte under Kommando af *engelsk* Marine kan træffes paa Rute 34 paa Vej mod Øst fra Bøje 5. Alle Skibe skal holde klar af den.
 - 479: Nav. warning Nr. 478 annulleret.
 - 480: 2 Skibe i Konvoj paa Slæb med Eskorte og under Kommando af *engelsk* Marine kan træffes N.-gaaende fra *Kattegat S.* Fyrskib i Rute 38. Alle Skibe der møder denne Konvoj, skal holde klar af den.
 - 481: Rettelse til Nav. warning Nr. 480: Rute 38 skal være Rute 48.
 - 482: Lystønde Nr. 28 i Rute 28 slukket.
 - 483: Skibe undrettes om, at de maa holde mindst 5 Sm klar af Positionen: 58° 16' N. 9° 33' E. fra 2100 GMT. den 30. December til 0900 GMT. den 31. December, da Giftgas muligvis forefindes paa den Plads, hvor 2 Gashulke skal sænkes.
 - 484: Lystønden *Jerg* udlagt paa Station. Vintersømærke inddraget. Nav. warning Nr. 467 annulleret.
 - 485: Nav. warning Nr. 460 annulleret.
 - 486: Sunket Vrag paa Pladsen ca. 2 Sm 310° fra *Gedser Rev* Fyrskib. Begge Master rager op over Vandet.
 - 487: Efter Inddragning i Dag af Lysspirtønden Pkt. 41 i Rute 32 kan Ruten til *svensk* Farvand, Rute 32 J. fra dette Punkt ikke benyttes. De søfarende henvises derfor til at forlade Rute 32 ved Pkt. 40, hvor Farvandet er minestrøget.
 - 488: Lystønderne *Sandodden, Fovrfeld* og *Jerg* ved Indsejlingen til *Esbjærg* inddraget for Is. Vintersømærker udlagt.
 - 489: Lys- og Klokketønden Pkt. 29 i Rute 32 slukket.
 - 490: Lystønden *Sejlen* inddraget for Is. Vintersømærke udlagt.

284. Tidligere navigational warnings, der paa Forespørgsel endnu udsendes fra Kystradiostationerne.

Detaljer. Følgende *navigational warnings* fra Tiden før 20. December 1946 udsendes vedvarende fra Kystradiostationerne paa Forespørgsel:

- Nr. 423: En elektrisk Blinklanterne, visende hvidt Hurtigblink, c. 60 Blink hvert 1^m, er anbragt paa Vraget, der ligger sunket c. 1 Sm 41° fra *Hals Barre Fyr*.
- 424: Masten paa Vraget paa Pladsen 56° 09',7 N. 11° 18',6 E. er faldet, og den paa Masten værende Lanterne er derved forsvundet.
- 437: Sunket eller drivende Vrag af mindre Motorskib observeret c. 1 Sm NE. for Bøje 1 b i Rute 28. Omtrentlig Position: 54° 38',3 N. 10° 45',5 E. Vraget er ikke afmærket.
- 438: Undervandshindring rapporteret c. ½ Sm S. for Lys- og Fløjtetønde Nr. 45 i Rute 28 i den W.-lige Side af Ruten.
- 439: Vraglystønde, visende grønt Et-Blink hver 5^s, udlagt 100 m SW. for Vragvageren ved Vraget af S/S *Utwiken*, der ligger sunket paa Pladsen 56° 09',7 N. 11° 18',6 E.
- 444: *Læsø Rende* Fyrskib flyttet 500 m E. over til Rutens Midterlinie, saaledes at Fyrskibet altid skal holdes om Bagbord.
- 448: *Anholt Knob* Fyrskib flyttet 500 m NE. paa til Rute 48's Midterlinie, saaledes at Fyrskibet altid skal holdes om Bagbord.
- 450: *Kattegat S.* Fyrskib flyttet 600 m NE. over til Skæringspunktet mellem Ruterne 32, 34 og 48, saaledes at Fyrskibet altid skal holdes om Bagbord.
- 451: *Kattegat SW.* Fyrskib flyttet til Punkt 38 i Rute 28.
- 452: Lysspirtønde Nr. 38 i Rute 32 forsvundet.
- 453: Lysspirtønde Nr. 4 a i Rute 28 d slukket.
- 458: Mindre Motorskib sunket paa Pladsen 56° 42',8 N. 10° 37',5 E. Skibet, der ikke er synligt, er farligt for Sejladsen.

Ekstra-Tillæg.

Danmark.

285. (T). Oversigt over Mangler ved den for Tiden normale Fyrbelysning og Afmærkning i danske Farvande.

Tidspunkt. 7. Januar 1947.

Position. Se nedenfor. Hvor Positionen ikke er direkte angivet, henviser det i Parentes vedføjede Tal til Fyrets eller Sømærkets Nummer i Fyrfortegnelsen 1942.

Angaaende Positioner for Ruteafmærkningen henvises til Rutemeddelelserne.

Detaller. I. Ordinær Afmærkning.

- a. **Fyr.**
Rodsand Rende S. Fyr (800): Taagesignal indstillet indtil videre.
Klintholm Havn Fyr (813), paa S.-lige Molehoved: Slukket; vil snarest blive bragt i Orden.
Ronne Havn Fyr (854), Bølgebryderen paa *Sondre-Rev*: Taagesignal i Uorden.
- b. **Fyrskibe.**
Vyl Fyrskib c. 55° 23',7 N. 7° 36',5 E.: Radiofyr i Uorden.
- c. **Lystønder, Klokketønder m. v.**
Graadyb Barre Lystønde (5): Inddraget.
Graadyb II a Lystønde c. 55° 26',8 N. 8° 16',8 E.: Inddraget.
Skallingen SW. Lystønde (6): Inddraget.
Torre-Bjælke Lystønde c. 55° 27',3 N. 8° 18',5 E.: Inddraget.
Søren Jessens Sand Lystønde (7): Inddraget.
Jerg (Fano Sandende) Lys- og Fløjtetønde (9): Inddraget.
Fovrfeld Lystønde (11): Inddraget.
Sandodden Lystønde (13): Inddraget.
Sælhundeholm Løb C Lystønde (87): Inddraget.
Sælhundeholm Løb Nr. 1 Lystønde (88): Inddraget.
Sælhundeholm Løb Nr. 2 Lystønde (89): Inddraget.
Sælhundeholm Løb Nr. 3 Lystønde (90): Inddraget.
Sælhundeholm Løb S. Lystønde (91): Inddraget.
Lagstør Lystønde (140): Inddraget.
Lagstør Grunde N. Klokketønde (141): Inddraget.
Hals Klokketønde (177): Inddraget.
Lysegrund E. Lystønde (293): Inddraget.
Skinkekmæren Lystønde (295): Inddraget.
Hønehalsen Lystønde (296): Inddraget.
Eskeholm NW. Lystønde (297): Inddraget.
Bognæs SE. Lystønde (298): Inddraget.
Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde (471): Inddraget.
Østerhage Klokketønde (623): Inddraget.
Bogestrom Lys- og Fløjtetønde (774): Inddraget.
- d. **Andre Sømærker.**
Asnæs Rev hvide Tre-Kost c. 55° 39',2 N. 10° 52',7 E.: Forsvundet.

II. Ruteafmærkning.

- Rule 25.*
 Punkt 10: Lysspirtønde slukket.
- Rule 28.*
 Punkt 28: Lys- og Fløjtetønde slukket.
 — 33, 36, 40, 44, 46 og 48: Lysspirtønder inddraget.
- Rule 28 d.*
 Punkt 2, 4 og 7: Lysspirtønder inddraget.
- Rule 28 i.*
 Punkt 3: Lysspirtønde mangler.
- Rule 32.*
 Punkt 10 og 15: Lysspirtønder inddraget.
 — 19 og 20: Lystønder inddraget.
 — 28, 30, 32 og 34: Lysspirtønder inddraget.
 — 38: Lysspirtønde mangler.
 — 41 og 43: Lysspirtønder inddraget.
- Rule 34.*
 Punkt 4, 6, 8 og 10: Lysspirtønder inddraget.
- Rule 38.*
 Punkt 2, 4 og 6: Lysspirtønder inddraget.
- Rule 48.*
 Punkt 2, 4, 6 og 8: Lysspirtønder inddraget.
 — 10: Lystønde inddraget.

III. Vragafmærkning.

Vrag *Holger* c. $56^{\circ} 36',0$ N. $11^{\circ} 06',5$ E.: Vragvager med 2 grønne Flag forsvundet.

Vrag *Hodnaberg* c. $56^{\circ} 58',0$ N. $10^{\circ} 26',9$ E.: Vraglanterne slukket.

Vrag af *tysk* Trawler c. $55^{\circ} 25',8$ N. $8^{\circ} 14',8$ E.: Vraglystønde inddraget.

(Rutemeddelelse Nr. 19/1946
udgaar).

Rute 28 a.

Spodsbjærg—Nakskov.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.

Punkterne 1—5 angiver Rutens S.-Side; der skal holdes 100 m N. om Afmærkningen paa denne Strækning. Endvidere skal der holdes 100 m S. om Lys- og Klokketønden i Pkt. 6 og 100 m N. om Vageren i Pkt. 7.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	Spodsbjærg Dampskibsbro.						
2	54° 55',5	10° 51',3	Spidstd. m.	r.			
3	54° 54',9	10° 51',9	Stage Lysspirtd.	r. med gul Top	8	HvidtEt-Blink hv. 6 ^s .	Skæringspunkt med Rute 28.
4	54° 54',2	10° 53',3	Spidstd. m.	r.			
5	54° 53',0	10° 54',9	Stage. Spidstd. m.	r.			
6	54° 51',9	10° 56',5	Lys- og Kltd.	r.	6	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 10 ^s .	
7	54° 51',1	10° 58',6	Stage m. 1 opadv. Kost.	r.			
Herfra følges normal Afmærkning gennem Renden til Nakskov.							

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
2—3	54° 55',6	10° 52',8	Listo (Dampsk.) Mindste Dybde o. Vg. 13 m.	Vgv. 1 Fl. WSW. for Vg.	c. 1 Sm NE. for Ruten.
6—7	54° 52',0	10° 56',8	Pram. Dybde o. Vg. c. 5,5 m.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm NE. for Ruten.
7— Nakskov	54° 50',8	10° 58',9	Ruhr Ort (M/Skib) o. V.	Elektr. Blinklan- terne, hv. Hurtig- blink, paa Vraget.	c. 0,8 Sm SW. for Ruten.

Kort Nr. 144, 142, 140 og 185.

(Rutemeddelelse Nr. 20/1946
udgaar).

Rute 28 b. Korsør—Nyborg.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Punkterne 2—6 angiver Rutens Midterlinie.
Rutens Bredde: 2000 m.
Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	Korsør (Fyrlinien).						
2	55° 19',5	11° 04',5	Ikke afm.				
3	55° 18',7	11° 02',4	Lys- og Fltd.	r.	18	Hvidt To-Blk. hv. 10 ^s .	Skæringspunkt med Rute 28. Mellem Punkt 4 og 5 er der Tilslutning for Rute 28 i (se denne).
4	55° 17',2	10° 58',2	Lys- og Fltd.	r.- og hv.- str.		Rødt To-Blk. hv. 10 ^s .	
5	55° 16',4	10° 50',9	Lys- og Fltd.	r.		Hvidt Lys m. En- Fmk. hv. 7½ ^s .	Tilslutning til Rute 45: 400 m E. t. N. for Punkt 5. (Punkt 1 i Rute 45).
6	55° 17',4	10° 48',6	Ikke afm.				

Skæringspunkt mellem *Nyborg Fjord* og *Nyborg Fyr* linier.
Herfra i *Nyborg Fyr* linie til *Nyborg*.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	55° 19',6	11° 06',3	Vrag. Mindste Dybde o. Vg. 6,0 m.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm S. for Ruten.
1—2	55° 19',2	11° 05',0	Vrag. Mindste Dybde o. Vg. 5,3 m.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm S. for Ruten.
4—5	55° 16',6	10° 53',3	Vrag. Mindste Dybde o. Vg. 13 m.	Ikke afm.	Tæt S. for Ruten.
4—5	55° 16',9	10° 52',5	Vrag. Mindste Dybde o. Vg. 13 m.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm N. for Ruten.
4—5	55° 16',4	10° 53',4	Jernbanevogn.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm S. for Ruten.
5—6	55° 17',2	10° 49',0	Vrag. Mindste Dybde o. Vg. 9,1 m.	Ikke afm.	I Ruten.

Kort Nr. 143, 141, 142, 140.

(Rutemeddelelse Nr. 21/1946
udgaar).**Rute 28 c.**
Kalundborg.I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Afmærkningen angiver Rutens Midterlinie og skal holdes om Bagbord.
Rutens Bredde: 1000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 43',1	10° 47',1	Lys- og Kltd.	r.	27	Hvidt Gp.-Blk. To-Blk. hv. 10 ^s .	Tilslutningspunkt med Ruterne 25 og 28. Ankerplads C. Se nedenfor.
2	55° 42',8	10° 49',7	Spidstd. m. Stage.	r.			
3	55° 42',5	10° 52',2	Spidstd. m. Stage.	r.			
4	55° 42',1	10° 54',6	Spidstd. m. Stage.	r.			
5	55° 41',8	10° 57',0	Stage m. 1 opadv. Kost.	r.			
6	55° 41',2	10° 59',7	Spidstd. m. Stage.	r.			
7	55° 40',6	11° 02',4	Stage m. 1 opadv. Kost.	r.			
8	Kalundborg.						

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
Ved Pkt. 1. 6—7	55° 43',1	10° 47',2	Undervandshindring.	Ikke afm.	P.D. I Rutens Nærhed. c. 0,5 Sm NE. for Ruten.
	55° 41',5	11° 00',9	Vrag. Mindste Dybde o. Vg. 11,3 m.	Ikke afm.	

III. Ankerplads C. SW. for Røsnæs:

- Pkt. 1. 55° 44',5 N. 10° 48',1 E.
 — 2. 55° 44',1 N. 10° 51',5 E.
 — 3. 55° 42',7 N. 10° 50',7 E.
 — 4. 55° 43',1 N. 10° 47',2 E.

Ved Opankring paa Ankerpladsen skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Kort Nr. 141, 140, 103.

(Rutemeddelelse Nr. 22/1946
udgaar).

Rute 28 d.

Sejerø NW. — Aarhus.

I. Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter 1—4 a og 6—8, er afmærket, som nedenfor anført.

Afmærkningen skal holdes om Bagbord; der skal dog holdes N. om Lys- og Fløjte-tønden *Sletterhage* (Pkt. 5) og S. om *Marthe Flak* røde 2-Kost.

Rutens Bredde: 2000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 58',2	11° 00',8	Lys- og Fltd.	r.	34	Hvidt Et-Blk. hv. 10 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 28. — Ankerplads E., se nedenfor.
2	55° 59',1	10° 54',8	Lysspirtd.	r.	2	Hvidt Lys med En-Fmk. hver 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
	56° 00',0	10° 51',3	<i>Marthe Flak</i> Spidstd., 2 opadv. Koste	r.			
Ovennævnte <i>Marthe Flak</i> røde 2-Kost er udlagt N. for Ruten paa Sømærkets normale Plads.							
3	56° 00',1	10° 49',0	Lystd.	r.	3	Hvidt Et-Blk. hv. 5 ^s .	
4	56° 01',7	10° 43',1	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
4 a	56° 03',8	10° 35',9	Lysspirtd.	r. med gul Top	4 a	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 28 j.
5	56° 05',1	10° 30',9	<i>Sletterhage</i> Lys- og Fltd.	hv.	<i>Sletterhage</i>	Hvidt Et-Blk. hv. 15 ^s .	
<i>Sletterhage</i> Lys- og Fltd. er udlagt S. for Ruten paa Sømærkets normale Plads.							
6	56° 07',5	10° 22',6	Lysspirtd.	r.	6	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
7	56° 09',3	10° 15',9	Lysspirtd.	r.	7	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
8	<i>Aarhus</i> Havneindsejling.						

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed:

1 Vrag er rapporteret tæt N. for Ruten imellem Punkterne 2 og 3 (c. 0,3 Sm E. for Punkt 3 paa Pladsen c. $56^{\circ} 00' N.$ $10^{\circ} 49',5 E.$). Vraget er ikke afmærket.

III. Ankerplads E. NW. for *Sejro*.

1. $55^{\circ} 59',9 N.$ $10^{\circ} 59',4 E.$
2. $55^{\circ} 59',5 N.$ $11^{\circ} 01',9 E.$
3. $55^{\circ} 58',1 N.$ $11^{\circ} 00',9 E.$
4. $55^{\circ} 58',5 N.$ $10^{\circ} 58',3 E.$

Ved Opankring paa Ankerpladsen skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Kort Nr. 112, 102, 103 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 23/1946
udgaar).

Rute 28 e.

Gerrild E.

I. Rutens Midterlinie er afmærket, som nedenfor anført.
Afmærkningen skal holdes om Bagbord.
Rutens Bredde: 1000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	56° 32',6	11° 08',7	Lys- og Fltd.	r.	45	Hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 5 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 28.
	2 Mellempunkter (indbyrdes Afstand c. 2 Sm)		Spidstr. m. Stage.	r.			
2	56° 32',7	10° 56',9	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
3	56° 33',1	10° 50',0	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt med Rute 35 c.
	Herfra til <i>Gerrild Bro</i> .						

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
2—3	56° 33',7	10° 55',7	Vrag. Mindste Dybde o. Vg. 7 m.	Ikke afm.	c. 1 Sm N. for Ruten.
2—3	56° 33',1	10° 55',0	Vrag. Mindste Dybde o. Vg. 7,5 m.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm N. for Ruten.
2—3	56° 32',5	10° 54',5	Vrag. Mindste Dybde o. Vg. 6 m.	Ikke afm.	c. 0,4 Sm S. for Ruten.

Kort Nr. 102 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 73/1946
udgaar).

Rute 28 f.

Sejerø.

I. Rutens Midterlinie er nedenstaaende Mærke.
Rutens Bredde: 200 m.
Ruten er ikke afmærket.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Mølet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 53',7	10° 58',4	Lystd.	r.	32	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 7½ ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 28.
2	Sejerø Havneindsejling.						

Mærke: Gennem Ruten leder følgende Mærke:

Det højeste Punkt paa første kendelige Høj S. for *Kongstrup Mølle (Bukkebjerg)*
overet med *Sejerø Havns Havnefyr* (W.-lige Havnemoles Hoved, rødt, fast Lys).
Mærkets Pejling: 98°,5.

Anm. Mærket leder umiddelbart N. om Rutens Punkt 1. (Rute 28, Punkt 32).

(Rutemeddelelse Nr. 25/1946
udgaar).

Rute 28 h.

Grenaa.

I. Punkterne 1—2 angiver Rutens Midterlinie.
Rutens Bredde: 1000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	56° 24',1	11° 06',7	Lys- og Fltd.	r.	43	Hvidt Et-Blk. hv. 3 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 28 og Rute 28 k.
2	56° 24',5	10° 57',5	Ikke afm. Herfra til Grenaa Havneindsejling.				

Mærke: Gennem Ruten leder følgende Mærke:

„Grenaa Kirkes N.-Kant overet med laveste (sydligste) af 2 kendelige Skorstene,
c. 3 Pakhusbredder N. for det store Pakhus i Grenaa Havn“.

Mærkets Pejling: 276°.

Imellem Punkterne 1 og 2 ligger Lys- og Fløjtetønden *Naveren* c. 850 m S. for Rutens
Midterlinie.

Kort Nr. 102 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 76/1946
udgaar).

Rute 28 i.

Store-Bælt Vesterrende.

I. Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter 1—6, er afmærket, som anført.

Afmærkningen ligger som en Midt-Vagerrække og skal holdes om Bagbord.
Rutens Bredde: 1000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 30',6	10° 52',5	Lysspirtd.	r. med gul Top	23	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^{s.} .	Tilslutningspunkt til Rute 28.
2	55° 27',9	10° 52',6	Lysspirtd.	r.	2	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^{s.} , Lys 2 ^{s.} , Mørke 2 ^{s.} .	
3	55° 25',3	10° 52',7	Lysspirtd.	r.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^{s.} , Lys 2 ^{s.} , Mørke 2 ^{s.} .	
4	55° 22',5	10° 52',9	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^{s.} , Lys 2 ^{s.} , Mørke 2 ^{s.} .	
5	55° 19',7	10° 53',1	Lysspirtd.	r.	5	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^{s.} , Lys 2 ^{s.} , Mørke 2 ^{s.} .	
6	55° 17',1	10° 53',3	Lysspirtd.	r. med gul Top	6	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^{s.} .	N.-Kant af Rute 28 b mellem den- nes Punkt 4 og 5. Tilslutningspunkt til Rute 28 b.

Kort Nr. 143, 141, 142 og 140.

• (Rutemeddelelse Nr. 78/1946
udgaar).

Rute 28 j.

W. om Hjælm.

I. Rutens Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter og er afmærket, som anført.
Rutens Bredde: 1 000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Mølet	Mær- ket	Fyrkarakter	Ann.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	56° 19',5	11° 05',7	Lysspirtd.	r. med gul Top	42	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 28.
2	56° 17',0	10° 59',5	Lysspirtd.	r.	2	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
3	56° 14',6	10° 53',1	Lysspirtd.	r.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
4	56° 12',2	10° 46',5	Lysspirtd.	r. med gul Top	4	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
5	56° 10',1	10° 46',1	Lysspirtd.	r.	5	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
6	56° 08',0	10° 45',5	Lysspirtd.	r.	6	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
7	56° 05',8	10° 45',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	7	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
8	56° 04',8	10° 40',4	Lysspirtd.	r.	8	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
9	56° 03',8	10° 35',9	Lysspirtd.	r. med gul Top	4 a	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 28 d.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	56° 20',0	11° 04',3	Tysk Trawler <i>Bun- dekuh</i> . Dybde o. Vg. 16,0 m.	Ikke afm.	c. 0,8 Sm NW. for Ruten.
1—2	56° 16',9	11° 00',0	Svensk Bark <i>Ralph Ward Jackson</i> . Dybde o. Vg. 10,3 m.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm SE. for Ruten.

Kort Nr. 112, 103, 102 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 103/1946
udgaar).

Rute 28 k.

Grenaa Anduvning—Hesselø SW.

I. Rutens Midterlinie er afmærket, som nedenfor anført.

Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Rutens Bredde: 1 000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- kot	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	56° 24',1	11° 06',7	Lys- og Fltd.	r.	43	Hvidt Et-Blk. hv. 3 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 28 og Rute 28 h.
2	56° 21',7	11° 11',2	Lysspirtd.	r.	2	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
3	56° 19',2	11° 15',7	Lysspirtd.	r.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
4	56° 16',5	11° 20',8	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
5	56° 14',0	11° 25',5	Lysspirtd.	r.	5	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
6	56° 11',4	11° 30',1	Lysspirtd.	r.	6	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
7	56° 09',0	11° 34',5	Lysspirtd.	r. med gul Top	5	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
5—6	56° 13'	11° 29'	Luftfartøj.	Ikke afm.	c. 0,7 Sm NE. for Rutens Midter- linie.

Kort Nr. 102, 103 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 71/1946
udgaar).

Rute 32.

Østersøen — Sundet — Kattegat S.

I. Ruten er afmærket som nedenfor anført.
Punkterne 1—18 og 27—44 angiver Rutens Midterlinie. Afmærkningen paa disse Strækninger skal holdes om Bagbord.

Fra Punkt 18 til Punkt 27 forløber Ruten midtfarvands mellem Punkterne: 18 a, 19, 21, 22 og 24 paa Rutens E.-Side og Punkterne 20, 23, 25 og 26 paa Rutens W.-Side.

Rutens Bredde: Punkt 1— 5: 2000 m.
— 5—18: 4000 -
— 18—29: 1000 -
— 29—32: 2500 -
— 32—38: 2000 -
— 38—42: E. for Afmærkningen: 2200 m.
W. - : 1000 m.
— 42—44: 2000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 43',4	12° 40',8	Lys- og Fltd.	r.	20	Hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt med Rute 1 og Rute 44.
2	54° 46',6	12° 42',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	2	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
3	54° 49',0	12° 42',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	3	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
4	54° 52',5	12° 43',6	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
5	54° 55',8	12° 45',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	5	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 32 k.
6	54° 58',6	12° 46',3	Lysspirtd.	r.	6	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
7	55° 02',5	12° 48',2	Lysspirtd.	r.	7	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
8	55° 05',8	12° 49',5	Lystd.	r.	8	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7½ ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 32 a.
9	55° 08',0	12° 45',4	Lysspirtd.	r.	9	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
10	55° 10',8	12° 42',0	Lysspirtd.	r.	10	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
11	55° 13',3	12° 38',2	Lysspirtd.	r.	11	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
12	55° 15',8	12° 34',3	Lysspirtd.	r. med gul Top	12	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
13	55° 18',5	12° 32',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	13	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Ankerplads <i>T</i> , se Afsnit III.
14	55° 19',9	12° 32',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	14	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
15	55° 22',4	12° 34',4	Lysspirtd.	r.	15	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
16	55° 24',8	12° 36',7	Lysspirtd.	r.	16	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
17	55° 27',2	12° 39',1	Lysspirtd.	r. med gul Top	17	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 32 <i>b</i> .
18	55° 30',0	12° 41',8	Lysspirtd.	r. med gul Top	18	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
18 a	55° 32',2	12° 43',0	<i>Drogden</i> Fyr	hv. Taarn med 2 r. Bæl- ter		Hvidt, rødt og grønt Lys med Gp.-Fmk., To-Fmk. hv. 12 ^s . Taagesignal: To-Toner hv. 1 ^m . Radiofyr.	Ved <i>Drogden</i> Fyr er der Tilslutning for <i>svenske</i> Ruter rundt <i>Falsterbo Rev</i> . Ankerplads <i>N</i> . se Afsnit III.
19	Ovennævnte <i>Drogden</i>	Fyr ligger ca. 200 m E. for Ruten.	Lystd.	hv.	19	Rødt Lys med En-Fmk. hv. 3 ^s .	
20	55° 33',0	12° 43',0	Lystd.	hv.	20	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
21	55° 34',5	12° 42',3	Lystd.	r.	21	Rødt Et-Blk. hv. 3 ^s .	
22	55° 35',3	12° 42',3	Lystd.	hv.	22	Rødt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 10 ^s .	
23	55° 36',7	12° 42',0	Lystd.	r.	23	Hvidt Et-Blk. hv. 3 ^s .	
24	55° 36',7	12° 41',8	Lystd.	hv.	24	Rødt Lys med En-Fmk. hv. 3 ^s .	
25	55° 37',3	12° 42',3	Lystd.	r.	25	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7½ ^s .	
26	55° 37',8	12° 41',9	Lys- og Kltd.	r.	26	Rødt Gp.-Blk., Tre-Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutning for Rute 32 <i>e</i> .
26	55° 39',5	12° 41',3	Lystd.	r.- og hv.- str.	26		

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
27	55° 41',5	12° 41',3	Lysspirtd.	r.	27	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
28	55° 42',9	12° 41',3	Lysspirtd.	r.	28	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
29	55° 44',3	12° 41',3	Lys- og Kltd.	r.	29	Hvidt Et-Blk. hv. 15 ^s . To-Slag hv. 30 ^s .	Skæringspunkt med Rute 32 <i>g</i> og Tilslutningspunkt for Rute 32 <i>j</i> . — Ankerplads <i>M</i> , se Afsnit III.
30	55° 46',9	12° 41',9	Lysspirtd.	r.	30	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
31	55° 49',5	12° 42',4	Lys- og Fltd.	r.	31	Hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 10 ^s .	
32	55° 52',4	12° 39',7	Lysspirtd.	r.	32	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
33	55° 55',3	12° 36',9	Lysspirtd.	r. med gul Top	33	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
34	55° 58',2	12° 37',5	Lysspirtd.	r.	34	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
35	56° 01',0	12° 37',9	Lysspirtd.	r.	35	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	Ankerplads <i>O</i> , se Afsnit III.
36	56° 02',6	12° 38',2	Lysspirtd.	r. med gul Top	36	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Punktet 56° 02',2 N. 12° 38',1 E. (c. 0,4 Sm S. for Punkt 36) er Skæringspunkt med Rute 32 <i>h</i> .
37	56° 03',7	12° 37',7	Lappegrund Fyrskib			Hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 15 ^s . Taagesignal: To-Toner hv. 1 ^m .	
38	56° 05',0	12° 35',0	Lysspirtd.	r.	38	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
39	56° 05',7	12° 32',2	Lysspirtd.	r.	39	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
40	56° 06',5	12° 29',3	Lys- og Kltd.	r.	40	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7½ ^s .	
41	56° 08',2	12° 26',4	Lysspirtd.	r. med gul Top	41	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 32 <i>j</i> . — Ankerplads <i>L</i> , se Afsnit III.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
42	56° 10',4	12° 22',7	Lysspirtd.	r.	42	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 34 og 48.
43	56° 12',8	12° 18',9	Lysspirtd.	r.	43	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
44	56° 15',0	12° 15',0	Kattegat S. Fyrskib			Hvidt Et-Blk. hv. 12 ^s . Taagesignal: En-Tone hv. 30 ^s . Radiofyr som det ordinære <i>Gilleleje Flak N.</i> Fyrskib.	

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	54° 43',2	12° 38',8	Dampsk. <i>Margareta</i> . Dybde o. Vg c. 8,5 m.	Ikke afm.	c. 3/4 Sm W. for Ruten. P. D.
1—2	54° 44',5	12° 43',0	Dampsk. <i>Poul Carl</i>	Ikke afm.	c. 1 Sm E. for Ruten. Forg. efters.
1—2	54° 46',1	12° 40',6	Dampsk. <i>Julius Madsen</i> . Mast o. V.	Vglt. gr. To-Blk. hv. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	c. 1 Sm W. for Ruten.
2—3	54° 46',2	12° 41',0	M/J <i>Patria</i> . Mindste Dybde: 11,5 m.	Ikke afm.	c. 1/2 Sm W. for Ruten.
2—3	54° 47',7	12° 42',8	Vrag.	Ikke afm.	c. 1/2 Sm E. for Ruten.
2—3	54° 48',8	12° 42',7	Tysk Bugserbaad. Dybde o. Vg. 7,8 m.	Vglt. gr. Et-Blk. hv. 7 ^s . + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg	c. 1/4 Sm E. for Ruten.
3—4	54° 49',1	12° 42',7	Vrag.	Ikke afm.	c. 1/2 Sm E. for Ruten.
3—4	54° 49',5	12° 40',7	M/S <i>Ulla</i> .	Ikke afm.	c. 1 Sm W. for Ruten.
8—9	55° 07',2	12° 47',0	Motorskonnert <i>Karis</i> .	Ikke afm.	P. D. c. 0,2 Sm SW. for Ruten.
9—10	55° 09'	12° 44'	Fiskerkutter <i>Marie K 974</i> .	Ikke afm.	c. 1/2 Sm W. for Ruten.
11—12	55° 14',8	12° 36',7	Motorgalease <i>Marie</i> . Dybde o. Vg. 23,7 m.	Ikke afm.	c. 1/2 Sm E. for Ruten.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
13—14	55° 19',7	12° 32',4	Dampsk. <i>Mari- anne.</i>	Vglt. gr. Et-Blk. hv. 5 ^s . + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	c. 0,2 Sm E. for Ruten.
15—16	55° 24',4	12° 36',2	Dampsk. <i>Odin.</i>	Vglt. gr. To-Blk. hv. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	Tæt E. for Ruten Midterlinie.
16—17	55° 26',9	12° 37',1	<i>Tysk</i> Bugserbaad <i>Holland.</i> 1 Mast o. V.	Elektr. Blinklan- terne, hv. Hur- tigblink, paa Vra- gets Mast + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	c. 1 Sm W. for Ru- ten.
17—18	55° 29',3	12° 42',1	<i>Tysk</i> Dampsk. <i>Cronshagen.</i> Mindste Dybde o. Vg. 9,2 m.	Ikke afm.	c. ½ Sm E. for Ru- ten.
18—19	55° 30',1	12° 40',2	<i>Tysk</i> Minestryger <i>Lena Raeder.</i> Dybde o. Vg. 8,5 m.	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	c. 1 Sm W. for Ru- ten.
18—19	55° 30',9	12° 41',5	<i>Tysk</i> Troppetrans- portsk. <i>Campinas</i> o. V.	Vglt. gr. To-Blk. hv. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	c. 1/3 Sm W. for Ru- ten.
Ved Pkt. 27	55° 41',5	12° 41',1	Dampsk. <i>Bertha.</i> Mindste Dybde o. Vg. 13,2 m.	Ikke afm.	c. 1/3 Sm W. for Ru- ten.
37—38	56° 04',5	12° 34',9	3-mastet Skonnert <i>Dana.</i> Under Bortsprængning.	Vglt. gr. To-Blk. hv. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	c. 0,4 Sm SW. for Ruten.

III. Ankerpladser.

Der findes minestrogne Ankerpladser inden for Linier gennem nedennævnte Punkter:

- a) Ankerplads *T.* Ved *Stevns.*
 1. 55° 19',9 N. 12° 30',0 E.
 2. 55° 19',9 N. 12° 32',0 E.
 3. 55° 18',5 N. 12° 32',0 E.
 4. 55° 18',5 N. 12° 30',0 E.
- b) Ankerplads *N.* Ved *Drogden.*
 1. 55° 31',6 N. 12° 40',7 E.
 2. 55° 31',6 N. 12° 43',0 E.
 3. 55° 30',8 N. 12° 43',1 E.
 4. 55° 30',8 N. 12° 40',7 E.
- c) Ankerplads *M.* Ved *København.*
 1. 55° 43',2 N. 12° 38',5 E.
 2. 55° 44',3 N. 12° 38',7 E.
 3. 55° 46',1 N. 12° 41',5 E.
 4. 55° 45',0 N. 12° 42',9 E.
 5. 55° 44',3 N. 12° 41',3 E.

Opmærksomheden henledes paa Tilstedeværelsen af Telegrafkabler inden for Ankerpladsens Omraade.

d) Ankerplads *O. S.* for *Helsingør*.

1. $56^{\circ} 02',0$ N. $12^{\circ} 37',5$ E.
2. $56^{\circ} 01',5$ N. $12^{\circ} 38',2$ E.
3. $56^{\circ} 01',0$ N. $12^{\circ} 37',8$ E.
4. $56^{\circ} 00',5$ N. $12^{\circ} 37',9$ E.
5. $56^{\circ} 00',5$ N. $12^{\circ} 36',0$ E.

e) Ankerplads *L.* Ved *Hornbæk*.

1. $56^{\circ} 07',4$ N. $12^{\circ} 27',8$ E.
2. $56^{\circ} 07',0$ N. $12^{\circ} 27',0$ E.
3. $56^{\circ} 07',6$ N. $12^{\circ} 25',5$ E.
4. $56^{\circ} 08',1$ N. $12^{\circ} 26',5$ E.

Ved Opankring paa Ankerpladserne skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Kort Nr. 133, 132, 187, 130, 131, 102, 188 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 109/1946
udgaar).

Rute 32 a.

Rute 32—51 (Trelleborg Anduvning).

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
 Punkterne 1—5 angiver Rutens Midterlinie.
 Afmærkningen skal holdes om Bagbord.
 Rutens Bredde: 1000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 05',8	12° 49',5	Lystd.	r.	8	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 7,5 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 32.
2	55° 06',1	12° 55',4	Lysspirtd.	r.	2		
3	55° 06',4	13° 01',2	Lysspirtd.	r.	3	Holdes indtil videre slukkede.	Tilslutningspunkt med Rute 51 (til Trelleborg).
4	55° 06',7	13° 07',1	Lysspirtd.	r.	4		
5	55° 07',0	13° 13',0	Lysspirtd.	r.	5		
				med gul Top.			

Kort Nr. 187 og 188.

(Rutemeddelelse Nr. 29/1946
udgaar).

Rute 32 b.

Køge.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Afmærkningen skal holdes om Bagbord.
Punkterne 1—4 angiver Rutens Midterlinie.
Rutens Bredde: 500 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 27',2	12° 39',1	Lysspirtd.	r.	17	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 32.
1 a	55° 27',6	12° 33',3	Spidstd. m. Stage.	r.	med gul Top		
2	55° 27',7	12° 29',5	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt for Rute 32 i.
2 a	55° 28',1	12° 25',7	Spidstd. m. Stage.	r.			
3	55° 28',4	12° 21',8	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
3 a	55° 27',8	12° 17',0	Spidstd. m. Stage.	r.			
4	Køge Havneindsejling.						

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—1 a	55° 26',9	12° 37',1	Tysk Bugserbaad Holland. 1 Mast o. V.	Elektr. Blinklan- terne, hv. Hur- tigblink, paa Vragets Mast + Vgv. 2 Fl. ENE. for Vg.	c. 0,5 Sm S. for Ruten.

Kort Nr. 132, 130 og 188.

(Rutemeddelelse Nr. 30/1946
udgaar).

Rute 32 e.

Kongedybet.

I. Ruten er ikke afmærket, men den sædvanlige Fredsafmærkning i *Kongedybet* er udlagt.Punkterne 1—5 angiver Rutens Midterlinie.
Rutens Bredde: 500 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 39',5	12° 41',3	Lystd.	r.- og hv.- str.	26	Rødt Gp.-Blk., Tre- Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 32.
Der skal holdes N. om denne Lystønde.							
2	55° 41',4	12° 38',5	Ikke afm.				
3	55° 42',0	12° 38',2	Ikke afm.				
Herfra gennem <i>Lynnetløb</i> til <i>København</i> , eller videre til							
4	55° 42',3	12° 38',5	Ikke afm.				
5	55° 43',2	12° 38',6	Lysspirtd.	r. med gul Top	1	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt med Rute 32 f og til Rute 32 g (til <i>København</i> gen- nem <i>Kronløb</i> , An- kerplads <i>M</i> , se næste Side.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	55° 40',3	12° 40',9	Vrag.	Ikke afm.	c. 0 3 Sm NE. for Ruten.

III. Ankerplads *M.* Ved *København.*

Der findes minestrøgen Ankerplads inden for Linier gennem nedennævnte Punkter:

1. $55^{\circ} 43',2$ N. $12^{\circ} 38',5$ E.
2. $55^{\circ} 44',3$ N. $12^{\circ} 38',7$ E.
3. $55^{\circ} 46',1$ N. $12^{\circ} 41',5$ E.
4. $55^{\circ} 45',0$ N. $12^{\circ} 42',9$ E.
5. $55^{\circ} 44',3$ N. $12^{\circ} 41',3$ E.

Opmærksomheden henledes paa Tilstedeværelsen af Telegrafkabler inden for Ankerpladsens Omraade.

Ved Opankring paa Ankerpladsen skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Kort Nr. 134, 133, 131, 132, 130.

(Rutemeddelelse Nr. 30/1946
udgaar).

Rute 32 e.

Kongedybet.

I. Ruten er ikke afmærket, men den sædvanlige Fredsafmærkning i *Kongedybet* er udlagt.

Punkterne 1—5 angiver Rutens Midterlinie.
Rutens Bredde: 500 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Mølet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 39',5	12° 41',3	Lystd.	r.- og hv.- str.	26	Rødt Gp.-Blk., Tre- Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 32.
Der skal holdes N. om denne Lystønde.							
2	55° 41',4	12° 38',5	Ikke afm.				
3	55° 42',0	12° 38',2	Ikke afm.				
Herfra gennem <i>Lynnetteløb</i> til <i>København</i> , eller videre til							
4	55° 42',3	12° 38',5	Ikke afm.				
5	55° 43',2	12° 38',6	Lysspirtd.	r. med gul Top	1	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt med Rute 32 f og til Rute 32 g (til <i>København</i> gen- nem <i>Kronløb</i> , An- kerplads <i>M</i> , se næste Side.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	55° 40',3	12° 40',9	Vrag.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm NE. for Ruten.

III. Ankerplads *M.* Ved *København.*

Der findes minestrøgen Ankerplads inden for Linier gennem nedennævnte Punkter:

1. 55° 43',2 N. 12° 38',5 E.
2. 55° 44',3 N. 12° 38',7 E.
3. 55° 46',1 N. 12° 41',5 E.
4. 55° 45',0 N. 12° 42',9 E.
5. 55° 44',3 N. 12° 41',3 E.

Opmærksomheden henledes paa Tilstedeværelsen af Telegrafkabler inden for Ankerpladsens Omraade.

Ved Opankring paa Ankerpladsen skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Kort Nr. 134, 133, 131, 132, 130.

(Rutemeddelelse Nr. 31/1946
udgaar).

Rute 32 f.

Tuborg Havn. Kalkbrænderihavnen. Stubbeløb.

I. Ruten, der gaar fra Rute 32 (Punkt 29) eller Rute 32 g (Punkt 1) til Tuborg Havn eller Kalkbrænderihavnen eller Stubbeløb, er afmærket, som nedenfor anført.

Punkterne 1, 1 a og 2 er afmærket med enkelte Vagere, men fra Punkt 3 fører 2 Dobbelt-Vagerrækker til Tuborg Havn og til Kalkbrænderihavnen. (I Punkt 4 ligger dog kun 1 Vager E. for Ruten).

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 44',3	12° 41',3	Lys og Kltd.	r.	29	Hvidt Et-Blink hv. 15 ^{s.} , To-Slag hv. 30 ^{s.}	Tilslutningspunkt til Rute 32 og Rute 32 g.
1 a	55° 43',2	12° 38',6	eller Lysspirtd.	r. med gul Top	1	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^{s.}	Tilslutningspunkt til Rute 32 e og Rute 32 g.
2	55° 44',3	12° 38',8	Spidstd. m. Stage.	r. og hv. r.			NW. for Ruten.
3	55° 44',4	12° 37',1	I. Spidstd. m. 1 opadv. Kost. II. Stump-td. m. 1 nedadv. Kost.	hv.			SE. for Ruten.
4	55° 43',7	12° 36',5	Der skal holdes imellem ovennævnte 2 Sømærker. Stage m. 2 Halmviske.	hv.			E. for Ruten.

Herfra i Fyrlinierne til Tuborg Havn eller Kalkbrænderihavnen eller gennem Stubbeløbet til Københavns Havn.

III. Ankerplads M. Ved København.

Der findes minestrøgen Ankerplads inden for Linier gennem nedennævnte Punkter:

1. 55° 43',2 N. 12° 38',5 E.
2. 55° 44',3 N. 12° 38',7 E.
3. 55° 46',1 N. 12° 41',5 E.
4. 55° 45',0 N. 12° 42',9 E.
5. 55° 44',3 N. 12° 41',3 E.

Opmærksomheden henledes paa Tilstedeværelsen af Telegrafkabler inden for Ankerpladsens Omraade.

Ved Opankring paa Ankerpladsen skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Kort Nr. 134, 133, 131, 132 og 130.

(Rutemeddelelse Nr. 32/1946
udgaar).¹

Rute 32 g.

København—Malmö.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Punkterne 1—6 angiver Rutens Midterlinie.
Rutens Bredde: København—Punkt 2: 1000 m.
Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 43',2	12° 38',6	Lysspirtd.	r. med gul Top	1	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	Tilslutningspunkt for Rute 32 e og Rute 32 f.
2	55° 44',3	12° 41',3	Lys- og Kltd.	r.	29	Hvidt Et-Blk. hv. 15 s., — To-Slag hv. 30 s.	Skæringspunkt med Rute 32 og Tilslutnings- punkt for Rute 32 f.
3	55° 45',0	12° 42',9	Lys- og Kltd.	r.	3	Rødt To-Blk. hv. 12 s. — Et-Slag hver 20 s.	
4	55° 45',0	12° 45',3	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
5	55° 45',0	12° 47',6	Lysspirtd.	r.	5	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s.	Dansk-svensk Grænselinie.
6	55° 45'	12° 51'	<i>Pinhättan</i> Lystd.	r.		Hvidt Et-Blk. hv. 3 s.	
Fra ovennævnte Punkt 5 videre i frigivet Omraade enten N. paa i <i>Sundet</i> , eller SE. paa til <i>Malmö</i> Havn. (<i>Flinterenden</i>).							

Kort Nr. 134, 133, 132 og 130.

Rute 32 h.

Helsingør—Hälsingborg.

I. Ruten er ikke afmærket.

Ved *Hälsingborg* er der oprettet en Fyrlinie, der viser i Rutens Retning (Pejling 81°), Bagfyret viser grønt, fast Lys. Forfyret viser grønne Blink.

Rutens Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter 1, 2 og 3.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Ann.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	<i>Helsingør</i> Statshavn, Havneindsejlingen.						
2	56° 02',2	12° 38',1	Ikke afm.				Skæringspunkt med Rute 32.
3	<i>Hälsingborg</i> N.-lige Havneindsejling.						

III. Ankerplads O. S. for *Helsingør*.

Der findes minestrøgen Ankerplads inden for Linier gennem nedennævnte Punkter:

1. 56° 02',0 N. 12° 37',5 E.
2. 56° 01',5 N. 12° 38',2 E.
3. 56° 01',0 N. 12° 37',8 E.
4. 56° 00',5 N. 12° 37',9 E.
5. 56° 00',5 N. 12° 36',0 E.

Ved Opankring paa Ankerpladsen skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

(Rutemeddelelse Nr. 34/1946
udgaar).

Rute 32 i.

Køge Bugt — Sorte Rende.

I. Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket som anført.

Afmærkningen skal fra Pkt. 1—Pkt. 2 holdes om Bagbord i en Afstand af 100 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 27',7	12° 29',5	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 32 b.
1 a	55° 29',6	12° 29',4	Spidstd. m. Stage.	r.			
1 b	55° 31',4	12° 29',3	Spidstd. m. Stage.	r.			
2	55° 33',2	12° 29',2	Kalveboderne S. Lys- og Fltd.	hv.	Kal- vebo- der- ne S.	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
3	Herfra følges normal Afmærkning gennem <i>Sorte-Rende</i> til <i>Slusehavn.</i> (<i>København, Sydhavnen</i>).						

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

1 Vrag c. 0,7 Sm W. for Ruten ved Punkt 1 b. Vraget er ikke afmærket. Der er 10 m Vand over Vraget.
Kort Nr. 133, 132 og 130.

(Rutemeddelelse Nr. 35/1946
udgaar).

Rute 32 j.

Rute 32 — Frigivet Omraade ved Svinbådan.

I. Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter 1—3, er ikke afmærket.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	56° 08',2	12° 26',4	Lysspirtd.	r. med gul Top	41	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 32. An- kerplads <i>L</i> , se nedenfor.
2	56° 08',6	12° 28',9	Ikke afm.				
3	56° 09',0	12° 31',0	Ikke afm.				
Herfra videre i frigivet Omraade langs <i>Sveriges W.-Kyst</i> .							

III. Ankerplads *L*. Ved *Hornbæk*.

Der findes minestrøgen Ankerplads inden for Linier gennem nedennævnte Punkter:

1. 56° 07',4 N. 12° 27',8 E.
2. 56° 07',0 N. 12° 27',0 E.
3. 56° 07',6 N. 12° 25',5 E.
4. 56° 08',1 N. 12° 26',5 E.

Ved Opankring paa Ankerpladsen skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m
fra den minestrøgne Rute.*Kort* Nr. 131, 130, 102 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 88/1946 udgaar).

Rute 32 k.

S. om Møn.

I. Ruten er afmærket som nedenfor anført.
 Punkterne 1—7 angiver Rutens Midterlinie.
 Rutens Bredde: 1000 m.
 Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 55',8	12° 45',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	5	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 32.
2	54° 54',9	12° 39',9	Lysspirtd.	r.	2	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
3	54° 54',0	12° 34',8	Lysspirtd.	r.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
4	54° 53',1	12° 29',8	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
5	54° 52',2	12° 24',5	Lysspirtd.	r.	5	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
6	54° 51',4	12° 19',5	Lysspirtd.	r.	6	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
7	54° 50',6	12° 14',4	Tolkedyb Lys- og Fltd.	r.- og hv.- str.	Tol- kedyb	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 7,5 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 44.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
6—7	54° 50',1	12° 15',0	Fiskerbaad <i>Anna</i> . Dybde o. Vg. 8,3m.	Ikke afm.	c. 0,6 Sm SSE. for Ruten.

Kort Nr. 162, 187 og 188.

(Rutemeddelelse Nr. 93/1946
udgaar).

Rute 34.

Kattegat SW. Fyrskib—Kattegat S. Fyrskib.

I. Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket som anført.

Afmærkningen skal holdes om Bagbord.
Rutens Bredde: 2000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	56° 05',9	11° 08',8	Kattegat SW. Fyrskib.			Hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30 ^s . Taagesignal: To-To- ner hvert 1 ^m . Ra- diofyr.	Tilslutningspunkt til Rute 28.
2	56° 09',0	11° 15',1	Lys- og Fltd.	r.	2	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 7,5 ^s .	
3	56° 09',0	11° 21',6	Lysspirtd.	r.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
4	56° 09',0	11° 28',0	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
5	56° 09',0	11° 34',5	Lysspirtd.	r. med gul Top	5	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 28 k.
6	56° 09',0	11° 39',8	Lysspirtd.	r.	6	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
7	56° 09',0	11° 45',0	Lys- og Fltd.	r.	7	Hvidt Et-Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 46.
8	56° 10',5	11° 52',5	Lysspirtd.	r.	8	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
9	56° 12',0	12° 00',0	Lysspirtd.	r.	9	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
10	56° 13',5	12° 07',5	Lysspirtd.	r.	10	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
11	56° 15',0	12° 15',0	Kattegat S. Fyrskib.			Hvidt Et-Blink hver 12 ^s , Taagesignal: En-Tone hver 30 ^s . Radiofyr som det ordinære <i>Gilleleje</i> <i>Flak N.</i> Fyrskib.	Tilslutningspunkt til Rute 32 og Rute 48.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed:

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
2—3	56° 09',7	11° 18',6	Dampsk. <i>Utwiken</i> . Skorsten over Vandet.	Vglt. gr. Et-Blk. hv. 5 ^s . + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	c. ½ Sm N. for Rutens Midter- linie.
3—4	56° 08',9	11° 24',4	Bugserbaad <i>Bre- men</i> . Dybde o. Vg. 12,5 m.	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	c. 0,1 Sm S. for Rutens Midter- linie.
10—11	56° 13',8	12° 11',6	Dampsk. <i>Desdemo- na</i> . Mindste Dyb- de o. Vg. 13,2 m.	Ikke afm.	c. ½ Sm S. for Rutens Midter- linie.

Kort Nr. 130, 102, 103 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 37/1946
udgaar).

Rute 35.

Aalborg Bugt - Skagens Rev.

I. Ruten, der gaar gennem *Læsø Rende*, og hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket, som anført.

Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Rutens Bredde er; Punkt 1—9: 2000 m.

— 9—14: 1600 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	56° 51',0	10° 48',0	Ikke afm.				Tilslutningspunkt for Ruterne 35 a og 38. Anker- plads V, se Af- snit III.
Paa 56° 50' (50") N. 10° 47' (39") E., c. 500 m WSW. for Punkt 1, er udlagt <i>Aalborg Bugt</i> Fyrskib, mærket <i>Reserve</i> , som viser hvidt Gruppe-Blk., Tre-Blk. hv. 1 ^m , Blink 3 ^s , Mørke 4,5 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 4,5 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 4,2 ^s . Taagesignal: Tre- Toner hv. 1 ^m , Radiofyr som det ordinære <i>Østre-Flak</i> Fyrskib.							
2	56° 54',0	10° 49',8	Lysspirtel.	r.	2	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
3	56° 58',5	10° 52',5	Lys- og Fltd.	r.	3	Hvidt To-Blk. hv. 10 ^s .	
4	57° 02',7	10° 50',1	Lysspirtel.	r.	4	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
5	57° 07',7	10° 47',1	Lysspirtel.	r.	5	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
6	57° 12',5	10° 44',1	<i>Læsø Rende</i> Fyrskib.			Hvidt Et-Blk. hv. 12 ^s , Taagesignal; En-Tone hv. 30 ^s .	
7	57° 17',2	10° 41',9	Lysspirtel.	r.	7	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
8	57° 21',0	10° 39',2	Lysspirtel.	r.	8	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
9	57° 25',3	10° 36',0	Lys- og Fltd.	r.	9	Hvidt Et-Blk. hv. 7½ ^s .	Skæringspunkt med Rute 39. Ankerplads: Se Afsnit III.

Punkt	Position		Afinmærkningens Art	Målet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.	
	N. Br.	E. Lgd.						
10	57° 29',9	10° 42',1	Lysspirtd.	r.	10	HvidtEt-Blk. hv. 6 ^s .		
				med gul Top				
11	57° 34',6	10° 42',0	Lysspirtd.	r.	11	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .		
12	57° 39',4	10° 41',9	Lysspirtd.	r.	12	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .		
13	57° 44',0	10° 41',5	Lystd.	r.	13	Hvidt To-Blk. hv. 10 ^s .		
14	57° 46',7	10° 45',0	Paa 57° 46' (22") N. 10° 43' (43") E. c. 1000 m WSW. for Pkt. 14 ligger <i>Skagens Rev</i> Fyrskib, mærket <i>Skagens Rev</i> , som viser rødt Et-Blk. hv. 30 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 27 ^s . Taagesignal: En-Tone hv. 1 ^m . Radiofyr som det ordinære <i>Skagens Rev</i> Fyrskib.					

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	56° 52',2	10° 48',8	<i>Tysk</i> Minestryger 1 Mast o. V.	Vgl. Et-Blk. 5 ^s + Vgv. 1 Fl. WSW. for Vg.	c. 0,2 Sm E. for Ruten.
3	56° 58',5	10° 52',0	Undervandshin- dring.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm W. for Ruten.
5—6	57° 11',1	10° 46',5	Dampsk. <i>Tübin- gen</i> o. V.	Elektr. Blinklan- terne. r. Hur- tigblink, paa Vg.	c. 0,4 Sm E. for Ruten.
5—6	57° 12'	10° 44'	Lufftartøj.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm W. for Ruten.
8—9	57° 25',1	10° 35',5	Dampsk. <i>Neukuhr</i> .	Vgl. gr. To-Blk. hv. 10 ^s . E. t. N. f. Vg.	c. 0,2 Sm W. for Ruten.
12—13	57° 40',8	10° 41',4	Dampsk. <i>Rygja</i> .	Vgl. gr. ToBlk. + Vgv. 2-Fl. NE. for Vg.	Tæt W. for Ru- ten.

III. Ankerpladser.

Der findes minestrøgne Ankerpladser inden for Linier gennem nedennævnte Punkter:

a) Ankerplads V. I *Aalborg Bugt*.

Pkt	1.	56° 51',0	N.	10° 48',0	E.
---	2.	56° 50',9	N.	10° 50',0	E.
---	3.	56° 50',0	N.	10° 50',0	E.
—	4.	56° 50',0	N.	10° 47',1	E.

b) Ankerplads ved *Frederikshavn*.

Pkt.	1.	57° 25',3	N.	10° 36',0	E.
—	2.	57° 25',6	N.	10° 38',6	E.
—	3.	57° 23',5	N.	10° 38',6	E.
—	4.	57° 23',5	N.	10° 37',1	E.

Ved Opankring paa Ankerpladserne skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra de minestrøgne Ruter.

Kort Nr. 101, 102 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 38/1946
udgaar).

Rute 35 a.

Aalborg Bugt Fyrskib—Randers.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Punkterne 1—4 angiver Rutens Midterlinie. Afmærkningen skal holdes Bagbord.
Rutens Bredde: 1000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	56° 51',0	10° 48',0	Ikke afm.				Tilslutningspunkt med Rute 35 og til Rute 38. An- kerplads V, se Afsnit III.
	Paa 56° 50' (50") N. 10° 47' (39") E., c. 500 m WSW. for Punkt 1, er udlagt <i>Aalborg Bugt</i> Fyrskib, mærket <i>Reserve</i> , som viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hvert 1 ^m , Blink 3 ^s , Mørke 4,5 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 4,5 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 42 ^s . Taagesignal: Tre-Toner hv. 1 ^m . Radiofyr som det ordinære <i>Østre-Flak</i> Fyrskib.						
	5 Mellempunkter (indbyrdes Afst. c. 2 Sm).		Spidstdr. m. Stage.	r.			
2	56° 41',0	10° 38',0	Spidstd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- str.			Tilslutningspunkt for Rute 35 b.
	2 Mellempunkter (indbyrdes Afst. c. 1,5 Sm).		Spidstdr. m. Stage.	r.			
3	56° 37',2	10° 32',1	Spidstd. m. Stage og 2 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt for Rute 35 c.
	2 Mellempunkter (indbyrdes Afst. c. 1,5 Sm).		Spidstdr. m. Stage.	r.			
4	56° 36',8	10° 25',1	Over <i>Barren</i> Fyrlinie; herfra følges normal Afmærkning gennem <i>Randers Fjord</i> til <i>Randers</i> .				

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	56° 42',8	10° 39',0	Vrag. Dybde o. Vg. 11 m.	Ikke afm.	c. 0,5 Sm W. for Ruten.
1—2	56° 41',3	10° 40',1	Vrag. Dybde o. Vg. 11 m.	Ikke afm.	c. 1 Sm E. for Ruten.
2—3	56° 39',0	10° 32',7	Vrag. Dybde o. Vg. 8,1 m.	Ikke afm.	c. 1 Sm WNW. for Ruten.
2—3	56° 37',0	10° 34',0	Vrag. Dybde o. Vg. 4,2 m.	Ikke afm.	c. 0,7 Sm SE. for Ruten.

III. Ankerplads V. I Aalborg Bugt.

1. 56° 51',0 N. 10° 48',0 E.
2. 56° 50',9 N. 10° 50',0 E.
3. 56° 50',0 N. 10° 50',0 E.
4. 56° 50',0 N. 10° 47',1 E.

Ved Opankring paa Ankerpladsen skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Kort Nr. 104, 102 og 100.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

**VERITAS
OIL**

Den **store Succes**

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

B&W



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa | A/S Rederiet Mathilde, Lemvig. |
| 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«. |
| J. Asmussens Eft. | Navitas A/S. |
| 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 »Orion«. |
| A/S Christiansholms Fabriker. | D/S »Pacific«. |
| C. Clausen, Svendborg. | D/S »Phoenix«, Esbjerg. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dania«. | D/S »Progress«. |
| Danish American Gulf Oil Transport | Partrederiet s.s. Runø. |
| Co. A/S. | 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. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| Det Forenede Buggerselskab A/S. | Jens Toft A/S. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Torm«. |
| D/S »Hafnia«. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| D/S »Heimdal«. | Odense. |
| D/S »Hetland«. | D/S »Trio«. |
| Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Jutlandia«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| D/S »Jyden«, Esbjerg. | D/S »Viking«. |
| Rederi A/S Kosmos. | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 4

FREDAG 24. JANUAR 1947

54. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

MINDEGUDSTJENESTE FOR S.S. »KARLA«

Mindegudstjenesten, der blev afholdt i Holmens Kirke den 21. ds. for de 16 Omkomne fra Store Nordiskes Kabeldamper *Karla*, overværedes af en tusindtallig Menneskemængde og transmitteredes i Radioen. Til Stede var de fleste af de Omkomnes Paarørende, næsten alle de 28 reddede med deres Familier Store Nordiske Bestyrelse, Direktion og hjemmenværende Personale, den sovjetrussiske Gesandt, Minister *Andrei Plakhine*, den finske Gesandt, Minister *P. J. Hynninen*, flere af Regeringens Medlemmer, Viceadmiral *A. H. Vedel*, de ledende Mænd indenfor Søfartsorganisationerne og mange flere.

Foran Alteret var opstillet en dannebrogssmykket Katafalk, hvor Søfartsorganisationernes Faner parade-rede. Der var Kranse bl. a. fra *Hs. Maj. Kongen*, Regeringen og Store Nordisk Telegraph-Selskab.

Holmens Provst, Dr. theol. *Mich. Neiiendam* talte og udtalte bl. a.:

»*Karlas* Forlis i den finske Bugt Nytaarsdag om Formiddagen var det første haarde Slag, som ramte os i 1947. *Karla* var ude paa sit sædvanlige Arbejde, en Fredens Gerning, som bestod i at retablere de af Krigen sønderlidte Forbindelser mellem Landene. Kaptajnen og de af hans Folk, der som han gik ned med deres Skib, satte deres Liv ind i Arbejdet for Danmarks Genopbygning.

»Det er i Selskabets Aand og efter dets Ønske«, fortsatte Provsten, »at der skal lyde en Tak til dem, der her i Dag repræsenterer Rusland og Finland. Syv russiske Minefartøjer ilede straks *Karla* til Hjælp og blev liggende i næsten to Timer paa Ulykkesstedet for om muligt at redde flere Overlevende. De sejlede derefter ind til Tallinn med de Reddede, og her vidste man ikke alt det gode, man vilde gøre mod vore Landsmænd. I Mindet om dem, der gav deres Liv, i Taknemmelighed mod dem, der ilede til Hjælp, og i Hjerternes Deltagelse med dem, der græder og savner, vil vi nu høre deres Navne.«

Medens alle i Kirken rejste sig, oplæste Provst *Neiiendam* Navnene paa de Forulykkede og bad Fadervor. Efter Salmen »Han, som har hjulpet hidindtil« lyste han Velsignelsen over Forsamlingen, og med »Altid frejdig« sluttede Højtideligheden.

LIGET AF KAPTAJN MICHELSEN, D.D.P.A., HJEMFØRT

Forleden ankom Det Danske Petroleums Aktieselskabs Tankskib *Esso Nyborg* med en Last paa 12 Millioner Liter Benzin og 5 Millioner Liter Dieselolie til Selskabets Hovedlager paa Avernakke ved Nyborg. Herfra gik det til Aalborg, hvor en Del af Lasten skal udlosses, og snart gaar Rejsen atter til Aruba for at hente en ny Olielast hjem til Danmark.

Skibet hjemførte denne Gang desuden Liget af Kaptajn *Michelsen*, der var Fører af en anden D.D.P.A.-Baad, *Christian Holm*, og som omkom ved Krigsforlis i allieret Tjeneste i November 1942. Kaptajnen blev første Gang torpederet med sin egen Baad i Begyndelsen af Krigen ved Colombia og traadte derpaa i Standard Oil's Tjeneste og fik Tankskibet *Leda* at føre. I

Slutningen af 1942 blev dette imidlertid ogsaa torpederet af en tysk U-Baad paa Rejse fra Port of Spain til New York i en Konvoj paa 25 Skibe. Kaptajn *Michelsen* paadrog sig ved Torpederingen svære indre Kvæstelser og stærke Forbrændinger og døde paa Vej til Curacao, hvor han blev begravet.

Hans Lig er nu ført hjem til Nyborg, hvor han havde sin Bopæl, og den 22. bisattes han ved en Højtidelighed i Nyborg Kirke.

D.D.P.A. har i Kaptajn *Michelsen* mistet en dygtig og pligttopfyldende Medarbejder. Han var en første Klasses Sømand og meget afholdt af sin Besætning, ligesom han fra Selskabets Side har høstet megen Anerkendelse for sit Arbejde. Hans Indsats under Krigen for sit Land og for sit Selskab vil faa hans Minde til at leve længe.

DANSK STYRMANDSFORENING 40 AAR

Den 27. Januar er det 40 Aar siden, at danske Styr-mænd sluttede sig sammen og dannede en længe tiltrængt Forening under Navnet *Dansk Styrmandsforening*.

Af Foreningens Stifter, Styrmand *Chr. Christensen*, blev der fra Begyndelsen gjort et intensivt og energisk Arbejde for at skabe en god Organisation, og intet blev der sparet med Hensyn til Agitation for Tilgang, og allerede efter det første Aars Forløb var Medlems-tallet oppe paa ca. 900.

Dansk Styrmandsforening er gennem Aarene blevet ledet af en Bestyrelse, hvis Formand er en farende Styrmand; til den daglige og egentlige Ledelse har Foreningen en Forretningsfører og Repræsentant. Denne Post blev ved Foreningens Start besat med Styrmand *Chr. Christensen*, der varetog Stillingen med overordentlig stor Dygtighed og Energi indtil sin Død i 1928.

Foreningens første Sekretær var *C. Derby*, som døde 1926 og afløstes af Foreningens daværende Formand, *H. Christiansen*. Ved Forretningsfører *Christensens* Død overtog Styrmand *H. Christiansen* Stillingen som Dansk Styrmandsforenings Forretningsfører, som han paa Jubilæumsdagen nu har varetaget med stor Dygtighed gennem de forløbne 19 Aar, samtidig valgtes Styrmand *E. Gents* til Foreningens Sekretær, en Stilling, som han til Stadighed beklæder.

SØFOLKS VELFÆRD

Handelsministeriet har nedsat et Udvalg til at over-veje og fremkomme med Forslag angaaende Foranstaltninger til Fremme af Søfolks Velfærd under Ophold i Havn.

Udvalget har følgende Saammensætning: Afdelingschef i Handelsministeriet *Ove Nielsen*, Formand, Ekspeditionsssekretær i Handelsministeriet *Ejner Lysgaard*, Skibsreder *A. E. Sørensen*, Kaptajn *Th. Petersen*, Kaptajn *H. P. Hagelberg*, Maskinmester *K. A. Rasmussen*, Forbundsformand *Harry Rasmussen*, Forretningsfører *Peter Jensen*, Kommandørkaptajn *F. C. Pontoppidan*, Sømandspræst *F. V. Eilschou-Holm* og Fuldmægtig *Erik C. Mengel*.

Til Sekretær er antaget fg. Fuldmægtig i Handelsministeriet *Arne Petersen*.

NY DANSK MIDDELHAVSRUTE

Clausens Dampskibsrederi i Svendborg har for Tiden et 2300 Tons Motorskib under Bygning paa et Værft i Genua. Skibet skal være færdigt til September og derefter indsættes i Rute fart paa Middelhavet. Et Søsterskib er under Bygning paa Aalborg Skibsværft, og det skal ligeledes indsættes paa Middelhavet.

MINDEINDSAMLINGEN FOR SØFARENDE

Forretningsudvalget for »Mindeindsamlingen for omkomne danske Søfarende« har under Ledelse af dets Formand, Hs. kgl. Højhed Kronprinsen afholdt en Række Møder, og med Justitsministeriets Godkendelse fastsat, at Indsamlingen skal finde Sted i Dagene 1.—8. Marts.

Kronprinsen vil i Forbindelse med en særlig Udsendelse i Statsradiofoniens Program Lørdag den 1. Marts rette en Appel til Befolkningen om at yde Indsamlingen den størst mulige Støtte.

Det er Tanken, at de indsamlede Midler bl. a. skal anvendes til økonomisk Støtte for omkomne Søfolks Efterladte, der ikke omfattes af gældende Love om Krigsulykkesforsikring og Hædersgaver, ligesom man vil muliggøre det for Enkerne og deres Børn aarligt at kunne tilbringe en 14 Dages Ferie paa særlige Feriehjem. Endvidere paatænker man igennem Indsamlingen at faa Midler til Raadighed til Uddannelse af unge Sømænd, hvis Fædre satte Livet til under Krigen.

Organisationen af Indsamlingen er i fuld Gang, og man regner med, at der ved Indsamlingens Begyndelse vil være en Komité i hver By og Kommune, saaledes at der kan gives hele det danske Samfund Lejlighed til i Handling at sige Søens Folk Tak for deres Indsats ogsaa under den sidste Krig.

NYT NORSK MILLIONKRAV

Et nyt norsk Millionkrav til den danske Stat blev forleden Dag forelagt i Sø- og Handelsretten, hvor der forkyndtes Stævning fra den norske Skibsreder *Anders Jahre* i Sandefjord med Krav om ca. 6 Mill. Kr. i Erstatning for et Motorskib, der blev beslaglagt af Tyskerne.

Dermed behandler Sø- og Handelsretten udenlandske Krav om ialt over halvtreds Millioner i Erstatning for Skibe, der her i Landet blev beslaglagt af Tyskerne og brugt i Krigstjeneste.

Det er Højesteretssagfører Steglich-Petersen, der ved Landsretssagfører Bülow under Sagen repræsenterer det norske Rederis Interesser. Sagen er anlagt mod den danske Stat ved Finansministeriet, mod Krigsforsikringen for Løsøre og mod Aktieselskabet Odense Staalskibsværft.

Stridens Genstand er Motorskibet *Jasmin*, som er paa 15.000 Brt., og hvis Byggesum var paa ca. 4 Mill. Kr. Det blev under Krigen for Skibsreder *Anders Jahres* Regning bygget paa A/S Odense Staalskibsværft. Ligesom for de øvrige norske Nybygningers Vedkommende stillede Tyskerne i Begyndelsen af 1941 Krav om at faa Skibet udleveret til Krigstjeneste. Ved Beslaglæggelsen havde det norske Rederi afdraget omkring tre Fjerdedele af Byggesummen.

DECCA-SYSTEMET

Det britiske Transport-Ministerium har autoriseret »Decca Navigator« til almindelig Anvendelse til Søs. Ved Hjælp af dette System kan et Skib under alle Vejrforhold bestemme sin nøjagtige Position indenfor en Fejlmargen af hundrede Meter, forudsat at det befinder sig indenfor »Decca« Kyststationernes Rækkevidde paa 275 Sømil. Hele den engelske Kyst er nu »dækket«, og naar det samme om kort Tid er Tilfældet for Skotlands Vedkommende, vil »Decca«-udrustede Skibe altsaa kunne bestemme deres Position i alle britiske Farvande og en stor Del af Nordsøen selv i

tæt Taage eller Regn- eller Sneykning. I det sidste Aarstid har »Decca Navigator Co.« endvidere arbejdet med Planer om at faa oprettet lignende »Decca-Kæder« i andre Farvande og forelagt Planerne for en Række interesserede Regeringer. Ikke mindst Danmark, indbefattet Færøerne, kommer her i Betragtning.

»Decca«-Systemet har allerede holdt sit Indtog i den danske Handelsflaade, idet D.F.D.S.s elegante Motorskib *Kronprins Frederik* for nogen Tid siden fik installeret et »Decca«-Apparat, der i den forløbne Tid har gjort udmærket Fyldest paa Rejserne over Nordsøen.

Ogsaa den danske Orlogsflaade agter at tage »Decca« i sin Tjeneste — først og fremmest i Opmaalings Tjeneste, og der startes allerede til Sommer paa Grønland, hvor efter de foreliggende Planer dansk Videnskab i Aar skal fortsætte de store Undersøgelser, der indlededes i Fjor. I Land skal Geologer og Geodæter fortsætte deres Opmaalinger, Kortlægninger og videnskabelige Undersøgelser, og i de grønlandske Farvande skal Marinen fortsætte med sine Opmaalinger. Marinens Virksomhed i grønlandske Farvande i Aar ventes at ville faa udmærket Assistance gennem det »Decca«-Apparat, der er indkøbt fra England, og som i disse Dage er ankommen til København, hvor det opstilles og prøves samtidig med, at det Mandskab, der under Foraarets og Sommerens Opmaalinger i Grønland skal betjene Apparatet, faar Instruksion i Anvendelsen.

HANDELS- OG SKIBSFARTSTRAKTATEN MELLEM DANMARK OG SOVJET-UNIONEN

Ratifikationsdokumenterne til den under 17. August 1946 i Moskva afsluttede Handels- og Skibsfarts-traktat mellem Danmark og Sovjet-Unionen er den 31. December 1946 blevet udvekslet i København. Traktaten er dermed traadt i Kraft.

TONNAGEOVERSKUD UUNDGAAELIGT

Engelske Redere ser som Helhed ikke meget optimistisk paa Fremtiden. En fremtrædende engelsk Reder skriver saaledes: »Trods stigende Arbejdskraft vokser Produktionen af Kul, Staal, Bomuld, Hvede o. s. v. ikke, men aftager tværtimod, og jeg tror, at dette Fald i Produktionen vil vedblive. Under disse Forhold er det selvsagt umuligt for vore Fabrikker at fremstille tilstrækkelige Varer til Eksport.

Med de høje Lønninger, der nu ydes i dette Land, faar vi en stadig stigende Pengerigelighed og en stadig stigende Mangel paa de Ting, man kan købe for disse Penge. Nu, da vi er ved at nationalisere Kulindustrien, Transportvæsenet m. m., vil store Summer sikkert blive anvendt paa disse Industrier uden Hensyn til de opnaelige Resultater, og mens der vil være god Beskæftigelse til gode Lønninger, kan disse gode Lønninger købe mindre, end de kan gøre i Dag. Priserne vil derfor stige, og det vil være næsten umuligt for os at øge vor Eksport i nogen nævneværdig Grad.

Er ovenstaaende Spaadom rigtig, maa vi anlægge et meget pessimistisk Syn paa Skibsfartens Fremtid. Alt vil muligvis gaa meget godt, saa længe vi kan laane Dollars, og det menes klogt at gøre det, men dersom vor Import skal indskrænkes til at være lig Værdien af vor Eksport, vil den Mængde Varer, der skal transporteres af vore Skibe, blive stærkt reduceret i Fremtiden.

Der bygges megen britisk Tonnage i Dag, og det samme er Tilfældet i Amerika, Canada, Sverige, Danmark, Holland og engang før eller senere ogsaa i Tyskland, Japan og Italien. Efter den forrige Krig varede det 2 $\frac{1}{4}$ Aar, før Tonnagemængden oversteg Efterspørgslen. Det vil maaske tage lidt længere Tid efter denne Krig, men engang før eller senere vil det indtræffe.

Ugens Fragtberetning.

Efterspørgslen efter Tonnage er stadig lige stor, og selv om der naturligvis finder Fluktuationer Sted, saa er Rateniveauet i det store og hele opretholdt. Paa de oversøiske Markeder er prompt Tonnage stærkt efterspurgt, og f. Eks. i Kulfarten fra Staterne til Europa er der en ikke ubetydelig Forskel paa de Rater, der betales for Tonnage, der kan give Januar Lastning og for Februar Skibe. Et enkelt Eksempel belyser dette. Hampton Roads/Danmark sluttedes i den forløbne Uge til \$13.50 for Damper, der kan give Januar Konnossementer, men for 15. Februar cancelling kan der faas Tonnage til omkring \$12.75. Og paa samme Maade ligger Forholdene for Kulladninger til Continentet. Iøvrigt har det transatlantiske Marked været præget af den stærke Efterspørgsel, der har været for saavel Kul- som Korn-tonnage. Northern Range/Holland har betalt \$11.75 for Januar Tonnage og \$11.40 for Februar Afskibning. Til Belgien har Raten ligget paa omkring samme Niveau. For Frankrig sluttedes 10 Liberty Baade for consecutive Rejser over 6 Maaneder til \$11.15 Basis Nordfrankrig med fulde Optioner, mens der for enkelte Rejser blev betalt \$12.15 Basis Nordfrankrig. Hampton Roads/Savona maatte betale \$13.20 for Januar Skib. Der er ligeledes sluttet mange Baade for Korn fra St. John/Halifax eller Northern Range til UK./Cont. eller Middelhavet. Af de foretagne Afslutninger kan nævnes: Northern Range/Antwerp eller Rotterdam, \$12.45, Northern Range/Vestitalien \$12.75. Sukker fra Cuba til UK. betales med \$17.75 for amerikansk Damper. Ogsaa for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika har der været meget livlig Efterspørgsel. Til Montevideo eller Buenos Aires betales \$13, og Santos fik Tonnage til \$12, hvorimod en prompt Last til Rio maatte betale \$12.75. For 6000 Ts. Svovl Galveston/Santos noteres \$14.

River Plate Markeder viser stadig kun begrænset Interesse for Tonnage, og Tendensen er derfor noget svagere. 9500 Tonner sluttedes fra Necochea og Bahia

Blanca til Vestitalien til \$17, og Befragterne kan tage endnu en Damper, men indikerer nu kun \$16.50. For Oliekager fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen indikerer \$16.50.

Pacific Kystens Markeder er uden større Ændringer. For Salpeter fra Chile til Finland indikerer \$23, men Befragterne foretrækker Sterling og er villige til at betale noget mere paa denne Basis. Fra Nordpacific kan stadig sluttet paa fio. Basis til UK. til omkring 97/6d. à 100/-.

For Soyabønner fra Chinwangtao er sluttet yderligere Tonnage til 100/- til UK. Malm fra Bombay til Genua indikerer 59/ fio. Fra Bombay og Vizagapatam til USNH. noteres adskillige Malmlaster til uændrede Rater.

Fra Sydamerika er sluttet yderligere Kul til Buenos Aires til 57/-, og for 900 Ts Kul fra Lourenzo Marques til Alexandria betales 70/-.

Middelhavsmarkedet har været noget roligere. Af repræsentative Afslutninger kan nævnes: La Goulette/UK. Jernmalm 36/6d., Sfax/Reykjavik, Salt 85/, Fosfat fra Tunis til Antwerpen eller Ghent 40/-, og til samme Havne fra Casablanca 29/6. Fra Tunis til Åbo eller Helsingfors indikerer 70/-.

Vore hjemlige Markeder er uden større Ændringer. Issituationen saa jo en Overgang truende ud. Fra Emden er Kulexporten igen genoptaget til Fragtnævnets Rater. Fra Østersøen er kommet enkelte forsinkede Trælaster i Markedet til UK. til uændrede Rater, men det er vel tvivlsomt, om Englænderne faar Tonnage til disse Fragter. For Malm fra Oxelösund til Middlesbro er betalt 30/-.

Timechartermarkedet er stadig meget livligt. Af Ugens Afslutninger skal særlig nævnes: 8800 Ts. lukket Shelterdeck Motorskib, ca. 6 Maaneder til \$6.15. Flere store engelske Motorskibe er sluttet for australsk Fart til Rater omkring 27/- for 6 Maaneder. For stor Dampertonnage ligger Raten omkring 18/- for Kulbrændere og 21/- for Oliebrændere for 4/6 Maaneder.

POLENS HANDELSFLAADE

Polens Handelsflaade bestod før Krigen af 43 Skibe paa ialt 119.000 Tons, medens Flaaden nu er paa 23 Skibe paa 117.000 Tons. I 1947 venter man ifølge Lloyd en Tilgang paa 27 Skibe med ialt 110.000 Tons, og inden der er gaaet tre Aar, vil Tonnagen antagelig være paa 256.000 Tons.

ISLAND FORØGER SIN FISKERFLAADE

Islands gode Indtægter i de senere Aar har muliggjort en Konsolidering af Landets vigtigste Næringsvej, Fiskeri, dels gennem Opførelsen af en Række store Sildeoliefabrikker, især i Siglufjord, og dels gennem en Fornyelse af Fiskerflaaden, der stadig vedvarer, og som gaar væsentlig udover Erstatningen af det Tonnagetab, som Island led under Krigen, nemlig 19 pCt. af den samlede Tonnage.

I det islandske Maanedsskrift for Fiskeri, »Egir«, findes offentliggjort en Række Tal for Anskaffelse af Fiskefartøjer i de første 9 Maaneder i Aar. Der er i dette Tidsrum anskaffet ialt 72 Fartøjer paa sammenlagt 5000 Registertons, af hvilke 53 er Nybygninger. Heraf er 37 bygget i Udlandet og 16 i Island. Af de resterende Skibe paa ialt 1600 Registertons, som er købt brugt, er 13 blevet bygget i Aarene 1940—46. Medens Hovedparten af saavel de nye som de brugte Skibe (henholdsvis 34 og 15) stammer fra Sverige, har Island fra Danmark faaet leveret 3 nye Fartøjer, hver paa ca. 65 Bruttoregistertons, og fra Frankrig og Holland hver 2 ældre Skibe.

Yderligere et Antal Skibe er under Bygning og ven-

tes leveret i nær Fremtid. Det drejer sig dels om 7 svenske Baade, dels om et ikke nærmere angivet Antal islandske Nybygninger.

I 1947 ventes leveret ca. 30 nye Trawlere, der bygges i England, med en samlet Tonnage af ca. 20.000 Bruttoregistertons.

4 mindre Trawlere af ældre Type er solgt til Færøerne, hvortil man muligvis ogsaa vil sælge nogle af de ældre Motorfartøjer.

NY SVENSK ØSTAFRIKA-RUTE

Der vil, efter hvad svenske Blade meddeler, til Foråret blive aabnet en ny svensk Rute mellem Sverige og Abyssinien—Britisk Østafrika. Til at begynde med skal der indsættes to Skibe paa Ruten, saaledes at man skulde kunne afsende et Skib fra Sverige hveranden Maaned, men det er Tanken at sætte tre Skibe ind paa Ruten, naar der atter indtræder mere normale Forhold, og saaledes faa en maanedlig Afsejling.

Det er Heusigten, at Skibene foruden Djibuti skal anløbe Mombasa, Tanga og Dar-es-salaam i Tanganyika-Området, og muligvis forlænges Ruten til Madagaskar.

Tidspunktet for Aabningen af den nye Rute er afhængig af nogle Forhandlinger, der i Øjeblikket føres i London.

DEN ARGENTINSKE HANDELSFLAADE

Den argentinske Stats Handelsflaade, La Flota Mercante del Estado, har ifølge Indberetning fra det kgl. danske Gesandtskab i Argentina, udsendt sin Be-

retning for Aaret 1945, af hvilken det fremgaar, at Overskudet for 1945 udgør 15,7 Mill. argentinske Pesos, der er blevet godskrevet Kontoen Reserve til Køb af Skibe, hvilken Konto andrager ialt 83 Mill. Pesos.

Den oprindelige Handelsflaade, som blev stiftet i Oktober 1941, bestod af danske, franske og italienske Skibe, som paa Grund af den allierede Blokade maatte forblive i argentinske Havne. Flaaden bestaar nu af 16 Skibe paa ialt 115,476 Tons d. w. samt af 4 Fiskerbaade paa ialt 1,009 Br. Reg. Tons. 3 af de ovennævnte Skibe er tidligere danske, nemlig *Rio San Juan ex American Reefer*, *Rio Mendoza ex Brazilian Reefer* og *Rio Iguazu ex Bretagne*.

Den argentinske Stat har i Løbet af Aaret 1945 afsluttet Kontrakt om 6 nye Skibe til et samlet Beløb af ca. 30 Mill. Pesos, af hvilke fem leveres af Storbritannien og 1 af Sverige. Skibsværftet Short Brothers i Storbritannien skal levere 3 Skibe, hvert paa 9,200 Tons, Værftet Burntisland, Storbritannien, skal levere 1 Motorskib paa 9,100 Tons og endelig leveres 1 Motorskib paa 9,000 Tons af Kockum, Malmø.

Statsflaaden er ivrig efter at udvide Skibsantallet, og det er Meningen, at Flota Mercante, der hidtil kun har sejlet paa den vestlige Halvkugle, vil paabegynde 2 Ruter til Europa, af hvilke den ene skal gennemføres til London, Antwerpen eller Rotterdam med Mulighed for Udvidelse mod Nord eller Øst. Den anden skal gaa til Middelhavet med Anløb af Barcelona, Marseille og Genova og skal muligvis senere videreføres til den nære Orient.

RETTELSE

Vi beklager meget, at en Fejl har indsneget sig i Bladets Nytaarsnummer, idet Afsnittet om Nordre og Søndre Toldbod i vor Gengivelse af Havnedirektør Mogens Blach's Nytaarsudtalelser, skulde have lydt saaledes:

»Ved Nordre Toldbod vil et Pakhus med ca. 2300 m² Gulvareal blive opført, og det er Københavns Havnevæsen bekendt, at Tolddepartementet omgaas med omfattende Planer om Forbedringer og Modernisering af Søndre Toldbod Distrikt«.

Redaktionen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til de i December/Januar 1946/47 i København afholdte Maskinisteksaminer er opnaaet følgende Resultater:

Til *Motorpasserproven* mødte 7 Eksaminander, som alle bestod.

Til *den almindelige Maskinisteksamen* mødte 116 Eksaminander, hvoraf 102 bestod.

2 Elever, Poul Nielsen og Carl Otto Schou, København, fik tilstaaet Præmie af Julius Skrikes Legat for at have bestaaet Eksamen med udmærket Resultat.

Til *den udvidede Maskinisteksamen* mødte 54 Eksaminander, hvoraf 52 bestod.

En Elev, Jørgen Erik Juhl, fik tilstaaet Præmie af Julius Skrikes Legat for at have bestaaet Eksamen med udmærket Resultat.

Endvidere blev en Præmie paa 200 Kr. og et Diplom fra Maskinisternes Forening tildelt Eksaminand Frederik Christian Møller, Horsens, for at have bestaaet denne Eksamen med det bedste Resultat.

Alligevel Marstal

Dansk Sejlskibsrederforening for mindre Skibe, hvis aarlige Generalforsamling oprindeligt var fastsat til Afholdelse i Marstal den 18. Januar, men som paa Grund af Isforholdene senere maatte ændre Mødested til Odense, meddeler, at Generalforsamlingen alligevel vil finde Sted i Marstal. Den er dog udsat til Lørdag den 25. ds.

Minesprængt

Et stort engelsk Tankeskib blev den 18. ds. minesprængt ved Langeland udfor Tranekær.

Det minesprængte Skib er Tankeskibet *British Earl* tilhørende British Tanker Co. Det var paa Rejse fra Abadan til Stockholm med ca. 10.000 Tons Olie. Efter Minespræng-

ning blev Skibet sat paa Grund, Besætningen var uskadt. Svitzer afsendte Bjergningsdamperen *Ægir* fra Nyborg og *Vulcan* fra Nakskov til Assistance.

Norske Køleskibe

Bygningen af Køleskibe i Norge foregaar i hurtigt Tempo, og efter hvad »Verdens Gang« erfarer, vil Norge i den nærmeste Fremtid have ialt 11 af disse. Hertil kommer, at flere private Firmaer i Tromsø og Trondheim har lo Køleskibe under Bygning.

Den vældige Udvikling paa dette Omraade minder en Del om den Tid, da Norge byggede sin vældige Flaade af Tankeskibe, der nu sejler paa alle Have. Udlandet har været stærkt interesseret i Tonnage paa Køleskibe, men de vil alle blive brugt til Transport af egne Fiskeprodukter, for at de kan skaffe Landet udenlandsk Valuta.

Udvidelse og Modernisering af Glasgow Havn

The Clyde Navigation Trust har godkendt Planerne til Rekonstruktion af Queen's Dock i Glasgow for et budgetteret Beløb af 6.275.000 Lstr., hvilket efter Dagskurs svarer til ca. 121,5 Mill. Kr. Arbejdet vil tage olte Aar, og Dokken vil, naar den er færdig, have næsten 3000 Fod Kajplads og 32 Fod Vand ved Lavvande.

Queen's Dock, der ligger nær Byens Centrum, skal have et rigeligt Udstyr af Jernbanespor, Kraner, Pakhuse og moderne Maskineri, saa at den bliver en af de mest tidsvarende Havne i Storbritannien. Indsejlingsaabningen skal udvides til næsten 300 Fod.

FRA SØRETTERNE

s.s. Runo

Damperen *Runo* minesprængtes, som meddelt, Onsdag den 18. December ved Midnatstid Syd for Falsterbo, 100—200 m Øst for Blenheim Lysbøje. Der har nu været Søforklaring i Sø- og Handelsretten, hvor Føreren, Kaptajn P. M. Schmidt, forklarede, at Skibet var paa Rejse fra Gävle til Middlesbrough med Erls. Efter Minesprængningen afsendte man Nødsignaler og tændte Baal paa Bakken, men trods Nødsignalerne sejlede flere Baade forbi, indtil Lodsbaaden fra Falsterbo skaffede Forbindelse med Slæber ombord i en polsk Damper *Nyssa*, der satte *Runo* paa Grund ved Blenheim.

Flere danske Marinefartøjer forsøgte uden Held at hjælpe til med Slæbningen, og Besætningen sendtes i Land med Lodsbaaden. Svitzers *Freja* kom til, men fik Telegram om, at den ikke maatte bjerge paa svensk Grund, hvorefter *Runo* blev bjerget af *Røda Bolaget*.

PERSONALIA

70 Aar

Den 23. Januar fyldte tidligere Fører i D.F.D.S., Kaptajn H. Sonniks, 70 Aar. Kaptajn Sonniks pensioneredes 1942.

60 Aar

Den 21. Januar fyldte tidligere Fører i D/S De Forenede Kulimportører, Kaptajn H. F. Lorentzen, 60 Aar. Kaptajn Lorentzen er bosiddende i Rinkenæs.

50 Aar

Fører i Dansk-Fransk Dampskibsselskab, Kaptajn H. C. A. Fischer, fyldte den 22. Januar 50 Aar. Kaptajn Fischer, der er Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse, er Fører af *S/S Blekinge*.

50 Aar

Fører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn W. G. Jensen, fylder den 30. Januar 50 Aar. Kaptajn Jensen er for Tiden hjemme og bosiddende Strandvej 25, Allinge.

Ordensdekoration

Under den 21. December 1946 er Skibsførerforeningens 1. Viceformand, Kaptajn C. H. Andersen, udnævnt til Ridder af Dannebrog.

TENERIFE

GUILLERMO H. OLSEN

SANTA CRUZ DE TENERIFE

Telegram-Adr.: »OLSENS TENERIFE«

Positionsliste pr. 21. Januar 1947

Dania

Cyril ligger i Barry. — *Danklint* afg. Odense til Menstad 22.1. — *Tovelil* ligger i Gdynia, afg. til Rotterdam eller Amsterdam 23.1.

Dannebrog

Dansborg ank. Aalborg 17.1., laster derefter i Frederikshavn for Syd Amerika. — *Ellensborg* ank. Terneuzen 20.1., derefter Emden/Danmark. — *Frederiksborg* afg. Kalundborg 21.1. til Vejle/Kbhvn. — *Lilleborg* pass. Dover 19.1. til Kalundborg. — *Nordborg* pass. Borkum 20.1. til Emden/Danmark. — *Silkeborg* ank. Korsør 19.1., derefter Emden/Danmark. — *Skodsborg* afg. Barcelona 20.1. til Genua. — *Søborg* ank. Khbvn. 20.1. — *Taarnborg* ank. Port Talbot 17.1., derefter Casablanca/Danmark. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8., Dok. — *Ørneborg* ank. Herøya 20.1., laster for Vejle.

De forenede Kullimportører

Cimbria ank. Oxelø Sund 24.1. — *Concordia* ank. Khbvn. 24.1. — *Dania* reparerer. — *Hafnia* ank. Aarhus 23.1. — *Scandia* afg. Gdansk 23.1.

Det Dansk-Franske D/S

Blekinge afg. Cardiff til U.S.A. 21.1. — *Bornholm* afg. Dakar 10.1. — *Halland* afg. Casablanca 11.1. — *Skaane* reparerer Svendborg. — *Stesvig* ank. Newport News 17.1.

Det Danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Emden 22.1. — *Wm. Th. Malling* ank. Gdynia 17.1.

D. D. P. A.

Christian Holm Dok North Shields. — *Esso Nyborg* afg. Nyborg til Aalborg 22.1. — *Scandia* afg. Aruba 12.1.

D. F. D. S.

Alexandra i Esbjerg-Grimsby Ruten, fra Esbjerg hver Fredag, fra Grimsby hver Tirsdag. — *Argentina* afg. Khbvn. 11.1. til Portland Me og New York. — *Arizona* afg. Khbvn. 14.1. via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre. — *Bergenhus* ank. Esbjerg 19.1., derfra ca. 23.1. til London. — *Bolivia* ank. Khbvn. 18.1., herfra ca. 24.1. til New York. — *Brasilien* afg. Khbvn. 26.12. til Cabedello, afg. Methil 31.12., forv. ankommet Cabedello 20.1. — *Brynhild* ank. Antwerpen 12.1., derfra ca. 25.1. via Rotterdam til Khbvn. — *California* ank. Aarhus 19.1. — *Dronning Alexandrine* ank. Khbvn. 20.1., herfra forv. 24.1. til Thorshavn-Reykjavik. — *Egholm* ank. Casablanca 19.1., derfra til Tanger Oran og Algier. — *Florida* ank. Antwerpen 20.1., derfra ca. 24.1. til Lissabon og Levanten. — *Garonne* i Fart Khbvn.-Østnorge, ank. Khbvn. 19.1., fra Khbvn. ca. 23.1. til Oslo, derfra ca. 29.1. via Fjordplads til Khbvn. — *Halvdan* afg. Havre 18.1. til Bordeaux/La Pallice/Antwerpen-Khbvn. — *Harald* ank. Khbvn. 18.1., fra Khbvn. ca. 25.1. til Randers, derefter Newport/Cardiff/Swansea/Liverpool-Khbvn. — *Hebe* ank. Hull 14.1., derfra ca. 22.1. til Khbvn. — *Hindsholm* afg. Oslo 18.1. via Immingham til Antwerpen og Middelhavet. — *Hjortholm* afg. Genua 19.1. til Neapel, Messina, Catania, Palermo, Gibraltar og Khbvn. — *Hroar* i Fart Khbvn.-Hangö-Khbvn., ank. Hangö 20.1., derfra 25.1., fra Khbvn. 1.2. — *Ivar* ank. Antwerpen 20.1., derfra ca. 28.1. til Middelfart, Khbvn., Aarhus og Horsens. — *J. C. Jacobsen* ank. Khbvn. 19.1., fra Khbvn. ca. 24.1. til Antwerpen/Danmark. — *Jolantha* ank. London 20.1., derfra ca. 22.1. via Hull til Khbvn. — *Katholm* afg. Antwerpen 18.1. til Khbvn. — *Kentucky* ank. Newport 19.1., derfra ca. 21.1. til Liverpool-Khbvn./Randers. — *Knud* ank. Khbvn. 17.1., fra Khbvn. ca. 25.1. via Aarhus til Manchester-Khbvn. — *Louisiana* afg. Bahia 18.1. via Las Palmas til Khbvn. — *Maine* ank. Khbvn. 21.1., herfra til Aarhus. — *Margrethe* ank. London 13.1., derfra ca. 25.1. via Grimsby til Khbvn. — *Marocco* afg. Algier 20.1. til Marseille og Genua. — *Paraguay* ank. Khbvn. 17.1., herfra ca. 22.1. til Oslo/Khbvn./Gdynia. — *Saga* i Fart Khbvn.-Vestnorge-Khbvn., ank. Khbvn. 17.1., fra Khbvn. 22.1. til Vestnorge. — *Skjold* afg. Antwerpen 17.1. til Khbvn. — *Svanholm* ank. London 8.1., derfra ca. 22.1. til Khbvn. og Randers. — *Taarnholm* ank. Manchester

16.1., derfra ca. 24.1. til Khbvn./Odense/Aalborg. — *Texas* ank. Mersin 19.1., derfra til Jaffa/Tel-Aviv og Haifa. — *Thyra* afg. Aalborg 19.1. til Hull. — *Tomsk* ank. Khbvn. 19.1., fra Khbvn. ca. 27.1. til Antwerpen-Danmark. — *Trondhjem* ank. Newcastle 20.1., derfra ca. 23.1. til Khbvn. — *Tula* ank. Antwerpen 16.1., derfra ca. 21.1. til Esbjerg, Aalborg, Randers og Kolding. — *Tunis* ank. Patras 20.1., derfra til Piræus og Alexandria. — *Uruguay* ank. New York 15.1., forv. afgaet 20.1. til Philadelphia/New York og Khbvn./Oslo. — *Virginia* afg. Methil 14.1. til Safi, derfra til Portugal og Khbvn., ventes til Safi 23.1.

Jutlandia

Jens Toft paa Vej fra Gefle til Ardrossan. — *Karen Toft* ligger i Emden.

J. Lauritzen

Indian Reefer ank. Bahia Blanca ca. 25.1., laster til London. — *Argentinean Reefer* afg. Buenos Aires ca. 23.1. til Callao. — *Egyptian Reefer* afg. Dieppe 16.1. til Buenos Aires/Rio de Janeiro/Santos. — *African Reefer* reparerer Aalborg Værft. — *Gerda Dan* afg. New York 15.1. til Chile. — *Paula Dan* afg. New York ca. 24.1. til Chile. — *Karla Dan* afg. Buenaventura ca. 17.1. til Chile. — *Lotta Dan* afg. Callao ca. 20.1. til Chile. — *Laila Dan* ank. Ivigtut 18.1., laster til Philadelphia. — *Jutta Dan* afg. Sukkertoppen 20.1. til Godthaab. — *Selma Dan* afg. Buenaventura ca. 18.1. til New York. — *Randa* afg. Esbjerg ca. 21.1. til Aalborg Værft. — *Linda Dan* ank. Buenaventura ca. 17.1., derefter til New York. — *Ulla* reparerer Aalborg Værft. — *Laura Dan* reparerer Svendborg Værft. — *Maria Dan* afg. Southampton 16.1. til Spanien. — *Jelva Lau* afg. Emden ca. 22.1. til Khbvn. — *Lillian* grundstødt udfor Den Helder 11.1. — *Anna Lau* ank. Menstad 20.1., laster til Helsingfors, via Khbvn.s Red. — *Inger Lau* ank. Næstved 20.1., derefter Polen/Finland. — *Nerma Lau* ank. Raumo 18.1., laster til Themsen. — *Katja Lau* afg. Polen 19.1. til Aalborg. — *Hedda Lau* reparerer Aalborg Værft. — *Nancy Lau* ank. Vejle 19.1., derefter Polen/Finland. — *Ninna Lau* ank. Antwerpen 20.1., laster til Esbjerg.

Motortramp

Stensby afg. fra Rotterdam 11.1. til Hampton Roads, skal laste Kul til Danmark, forv. ank. Danmark ca. 1.3. — *Tureby* forv. ank. New York 23.1. for at laste til Frankrig, forv. afg. fra New York 3.2. — *Vedby* afg. fra New York 18.1. til Frankrig, antagelig Cherbourg, forv. ank. ca. 1.2.

Myren

Asbjørn afg. Hull 18.1. — *Astrid* ank. Vejle 18.1. — *Birthe* ank. Khbvn. 21.1. — *Chr. Sass* afg. Bordeaux 19.1. — *Clara* ank. Kolding 16.1. — *Stal* afg. Ismir 17.1.

Norden

Norden ank. Bangkok 20.1. — *Nordfarer* afg. Gent til Hampton Roads 4.1., forv. ank. 23.1. — *Nordkap* forv. ank. til Hampton Roads 22.1. — *Nordkyn* ank. Rosario 17.1. — *Nordpol* afg. Nakskov til Hampton Roads 16.1.

Orient

Astoria afg. Newport, Mon. til U. S. A.s Østkyst 16.1. — *Westralia* afg. Bahia Blanca til Italien 17.1.

Pacific

Paris afg. Narvik 20.1.

Vendila

E. M. Dalgas ligger i Frederikshavn. — *Otto Petersen* afg. Oxelø Sund 15.1. — *P. N. Dam* ligger i Helsingør. — *Svend Pii* forv. ank. Khbvn. 22.1.

Ø. K.

Annam afg. Aden 10.1. til Penang. — *Asia* ank. Santo 16.1. (Ny Hebriderne). — *Bintang* ank. Bombay 20.1. — *Erria* pass. Azorene 18.1. til London. — *Falstria* afg. New York 20.1. til Philadelphia. — *Fionia* ank. London 12.1. — *India* ank. Buenos Aires 4.1. — *Java* afg. Columbia River 20.1. til San Francisco. — *Jutlandia* ank. Khbvn. 17.1. — *Kina* ank. Gøteborg 18.1. — *Korea* afg. Hongkong 13.1. til Vancouver. — *Lalandia* ank. Khbvn. 16.1. — *Malacca* ank. Manila 10.1. — *Manchuria* ank. Genua 15.1. — *Meonia* afg. Colombo 15.1. til Aden. — *Mongolia* ank. Rotterdam 19.1. — *Norden* ank. Bangkok 20.1. — *Selandia* afg. Bluff 21.1. til Auckland.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. B. BGGÉ

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGERSBEN

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT ^{A/s}

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

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

^{A/s} SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft ^{A/s}

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrottere
Forlang til Katalog

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN ^{A/s}



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA ^{A/s}

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

^{A/s} EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 17. Januar 1947.

Nr. 3.

„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). Røtningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Med dette Nummer følger:

Rutemeddelelser Nr. 44—55 1947 inclusive.

Følgeblad: Oversigtskort over Fyrilinierne i *Graadby*.

Danmark.

286. Afmærkning i danske Hovedfarvande kan ikke forventes at være paa Plads og i Orden. Advarsel.

Paa Grund af Isforholdene kan Afmærkningen i de *danske* Hovedfarvande ikke forventes at være paa Plads og i Orden.

287. Oversigt over Mangler ved den for Tiden normale Fyrbelysning og Afmærkning i danske Farvande.

Tidspunkt. 14. Januar 1947.

Position. Se nedenfor. Hvor Positionen ikke er direkte angivet, henviser det i Parentes vedføjede Tal til Fyrets eller Sømærkets Nummer i Fyrfortegnelsen 1942.

Angaaende Positioner for Rutenafmærkningen henvises til Ruteinddelelserne.

Detaller.

I. Ordinær Afmærkning.

a) Fyr.

Grenaa Havn E. Fyr (257): Overiset og kan ikke ses fra Søen.

Rødsand Rende S. Fyr (800): Taagesignal indstillet indtil videre.

Rødsand Rende Midterbaake (801): Fyret i Uorden.

Klintholm Havn Fyr (813), paa S.-lige Molehoved: Slukket; vil snarest blive bragt i Orden.

- b. Fyrskibe.
Læsø Rende Fyrskib c. 57° 12',5 N. 10° 44',1 E.: Inddraget.
Aalborg Bugt Fyrskib c. 56° 50',8 N. 10° 47',6 E.
Anholt Knob Fyrskib c. 56° 45',0 N. 12° 00',0 E.: Inddraget.
Kattegat SW. Fyrskib c. 56° 05',9 N. 11° 08',8 E.: Inddraget.
Kattegat S. Fyrskib c. 56° 15',0 N. 12° 15',0 E.: Inddraget.
Lappegrund Fyrskib (375): Inddraget.
Halsskov Rev Fyrskib (493): Inddraget.
Gedser Rev Fyrskib c. 54° 25',2 N. 12° 08',7 E.: Inddraget.
- c. Lystønder, Klokketønder m. v.
Graadyb Barre Lystønde (5): Inddraget.
Graadyb II a Lystønde c. 55° 26',8 N. 8° 16',8 E.: Inddraget.
Skallingen SW. Lystønde (6): Inddraget.
Tørre-Bjælke Lystønde c. 55° 27',3 N. 8° 18',5 E.: Inddraget.
Søren Jessens Sand Lystønde (7): Inddraget.
Stejlen Lystønde (8): Inddraget.
Jerg (Fano Sandende) Lystønde (9): Inddraget.
Fovrfeld Lystønde (11): Inddraget.
Sandodden Lystønde (13): Inddraget.
Slugen N. Lys- og Fløjtetønde (35): Inddraget.
Søren Bobbjærgs Dyb S. Lys- og Fløjtetønde (38): Inddraget.
Uløen SW. Lys- og Fløjtetønde (39): Inddraget.
Cancer Lys- og Fløjtetønde (40): Inddraget.
Sælhundeholm Lob C. Lystønde (87): Inddraget.
Sælhundeholm Lob Nr. 1 Lystønde (88): Inddraget.
Sælhundeholm Lob Nr. 2 Lystønde (89): Inddraget.
Sælhundeholm Lob Nr. 3 Lystønde (90): Inddraget.
Sælhundeholm Lob S. Lystønde (91): Inddraget.
Løgstor Lystønde (140): Inddraget.
Løgstor Grunde N. Klokketønde (141): Inddraget.
Hals Barre W. Lystønde (175): Inddraget.
Hals Klokketønde (177): Inddraget.
Isefjord Lys- og Fløjtetønde (285): Inddraget.
Lysegrund E. Lystønde (293): Inddraget.
Skinkelmæren Lystønde (295): Inddraget.
Hønehalsen Lystønde (296): Inddraget.
Eskeholm NW. Lystønde (297): Inddraget.
Bognæs SE. Lystønde (298): Inddraget.
Prøvesten Lys- og Klokketønde (440): Inddraget.
Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde (471): Inddraget.
Smørstakken Lystønde (527): Inddraget.
Lohals Hage Lystønde (528): Inddraget.
Malø Grund Lystønde (544): Inddraget.
Østerhage Klokketønde (623): Inddraget.
Bogestrøm Lys- og Fløjtetønde (774): Inddraget.
Tolkedyb Lys- og Fløjtetønde (811): Inddraget.
Rønne Lys- og Fløjtetønde (849): Inddraget.
- d. Andre Sømærker.
Asnæs Rev hvide Tre-Kost c. 55° 39',2 N. 10° 52',7 E.: Forsvundet.
 Afmærkningen ved Indsejlingsrenden til *Fakse* Havn c. 55° 12',8 N. 12° 10',1 E.:
 Inddraget.

II. Ruteafmærkning.

Rute 1.

Punkt 14 og 15: Lystønde inddraget.
 — 16 og 20: Lys- og Fløjtetønder —

Rute 17 a.

Punkt 28: Lysspirtønde inddraget.

Route 25.

- Punkt 10: Lysspirtønde slukket.
 — 25: Klokketønde inddraget.
 — 26, 28 og 30: Lysspirtønder —

Route 28.

- Punkt 11, 15, 16 og 18: Lys- og Fløjtetønder inddraget.
 — 24: Lysspirtønde —
 — 27: Lys- og Klokketønde —
 — 28: Lys- og Fløjtetønde —
 — 29 og 31: Lysspirtønder —
 — 32: Lys- og Klokketønde —
 — 33: Lysspirtønde —
 — 34: Lys- og Fløjtetønde —
 — 36: Lysspirtønde —
 — 37: Lystønde —
 — 40: Lysspirtønde —
 — 43: Lys- og Fløjtetønde —
 — 44: Lysspirtønde —
 — 45: Lys- og Fløjtetønde —
 — 46 og 48: Lysspirtønder —
 — 49: Lys- og Fløjtetønde —

Route 28 a.

- Punkt 6: Lys- og Klokketønde inddraget.

Route 28 b.

- Punkt 4: Lys- og Fløjtetønde forsvundet.
 — 5; — — inddraget.

Route 28 d.

- Punkt 2: Lysspirtønde inddraget.
 — 3: Lystønde —
 — 4 og 7: Lysspirtønder —

Route 28 i.

- Punkt 3; Lysspirtønde mangler.

Route 32.

- Punkt 2: Lysspirtønde slukket.
 — 3: Lysspirtønde mangler.
 — 8: Lystønde inddraget.
 — 10 og 15; Lysspirtønder —
 — 19, 20, 21, 22, 23 og 24: Lystønder —
 — 25: Lys- og Klokketønde —
 — 26: Lystønde —
 — 28: Lysspirtønde —
 — 29: Lys- og Klokketønde —
 — 30: Lysspirtønde —
 — 31: Lys- og Fløjtetønde —
 — 32, 34, 35 og 36: Lysspirtønder —
 — 38: Lysspirtønde mangler.
 — 40: Lys- og Klokketønde —
 — 41 og 43: Lysspirtønder —

Route 32 g.

- Punkt 1: Lysspirtønde inddraget.
 — 3: Lys- og Klokketønde —
 — 5: Lysspirtønde slukket.

Route 34.

- Punkt 2: Lys- og Fløjtetønde inddraget.
 — 4 og 6: Lysspirtønder —
 — 7: Lys- og Fløjtetønde —
 — 8 og 10: Lysspirtønder —

Route 38.

- Punkt B: Lystønde inddraget.
 — 2 og 4: Lysspirtønder —

Punkt 5: Lys- og Fløjtetønde inddraget.

— 6: Lysspirtønde —

— 16: Lys- og Fløjtetønde —

Rute 48.

Punkt 2 og 4: Lysspirtønder inddraget.

— 5: Lystønde —

— 6 og 8: Lysspirtønder —

— 10 og 11: Lystønder —

— 12: Lystønde —

III. Vragafmærkning.

Østersøen.

Vrag af tysk Bugserbaad c. 54° 48',8 N. 12° 42',7 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Julius Madsen* c. 54° 46',1 N. 12° 40',6 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Lütjehörn* c. 54° 42',1 N. 12° 37',2 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Jäümeri* c. 54° 39',3 N. 12° 31',0 E.: Vraglystønde inddraget.

Sundet.

Vrag *Dana* c. 56° 04',5 N. 12° 34',9 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Campinas* c. 55° 30',9 N. 12° 41',5 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Odin* c. 55° 24',4 N. 12° 36',2 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Marianne* c. 55° 19',7 N. 12° 32',4 E.: Vraglystønde inddraget.

Store-Bælt.

Vrag *Kaleva* c. 56° 06',0 N. 11° 02',0 E.: Vraglystønde inddraget.

Kattegat.

Vrag *Holger* c. 56° 36',0 N. 11° 06',5 E.: Vragvager m. 2 grønne Flag forsvundet.

Vrag af tysk Ministryger c. 56° 51',0 N. 11° 27',0 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag af tysk Ministryger c. 56° 52',2 N. 10° 48',8 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Britannie* c. 56° 34',1 N. 10° 30',2 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Hodnaberg* c. 56° 58',0 N. 10° 26',9 E.: Vraglanterne slukket.

Vrag *Gottfried Bauerne* c. 56° 58',3 N. 10° 50',6 E.: Vraglystønde inddraget.

Nordsøen.

Vrag af tysk Trawler c. 55° 25',8 N. 8° 14',8 E.: Vraglystønde inddraget.

(Se Tillæg.)

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

288. (S). Sverige. Sundet. Landskrona SW. Västerflacket Lystønde inddraget for Is.

Position. c. 55° 51' N. 12° 46' E.

(Lodsdirektøren, Malmø, 9. Januar 1947.)

289. (S). Sverige. Sundet. Flinterenden. Kalkgrundet Fyrskib inddraget for Is.

Position. c. 55° 37' N. 12° 53' E.

(Lodsdirektøren, Malmø, 11. Januar 1947.)

290. (S). Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet Fyrskib inddraget for Is.

Position. c. 55° 36' N. 12° 51' E.

(Lodsdirektøren, Malmø, 11. Januar 1947.)

291. (S). Sverige. Sundet. Flinterenden. Lillgrund Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.

Position. c. 55° 32' N. 12° 44' E.

Detaller. Lillgrund Lys- og Fløjtetønde er for Vinterperioden ombyttet med en sort- og rødmalet Stage uden Topbetegnelse.

(Lodsdirektøren, Malmø, 9. Januar 1947.)

292. (S). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Fyr tændt.*Position.* c. 55° 20',3 N. 11° 07',7 E.*Detaller.* Efter Inddragningen af *Halsskov Rev Fyrskib* er *Halsskov Fyr* tændt.**293. Danmark. Store-Bælt. Minestrøgne Omraader.***Tidligere E. f. S. Nr. 1/77 1947.**Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I Tilslutning til *Ruterne 28 og 28 b* samt til det i ovennævnte E. f. S. omhandlede minestrøgne Omraade W. for *Vresen* er minestrøget følgende Felter A—D, der hver begrænses af en Linie gennem vedføjede Punkter:

- Felt A: a. 55° 19',2 N. 11° 06',1 E.
 b. 55° 19',0 N. 11° 04',8 E.
 c. 55° 18',6 N. 11° 03',7 E.
 d. 55° 18',0 N. 11° 04',0 E.
 e. 55° 18',7 N. 11° 06',4 E.
- Felt B: K. 55° 20',2 N. 11° 03',1 E.
 L. 55° 20',0 N. 11° 04',5 E.
 M. 55° 19',6 N. 11° 02',8 E.
- Felt C: N. 55° 17',6 N. 10° 51',9 E.
 O. 55° 18',1 N. 10° 56',4 E.
 P. 55° 17',9 N. 10° 56',5 E.
 R. 55° 18',1 N. 10° 59',0 E.
 S. 55° 17',6 N. 10° 57',8 E.
 T. 55° 17',0 N. 10° 51',8 E.
- Felt D: 1. 55° 18',0 N. 11° 02',0 E.
 2. 55° 17',5 N. 11° 02',4 E.
 3. 55° 16',5 N. 10° 58',9 E.
 4. 55° 15',5 N. 10° 52',9 E.
 5. 55° 16',1 N. 10° 52',9 E.
 6. 55° 16',7 N. 10° 58',5 E.

294. (T). Danmark. Lille-Bælt. Mommærk NE. Lystønde midlertidigt forandret.*Position.* c. 54° 56',3 N. 10° 03',2 E.*Detaller.* *Mommærk NE.* Lystønde viser indtil videre hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mærke 2,7^s.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/105 1946.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**295. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.**I. *Tidspunkt.* 8., 9., 16. og 17. Januar samt 24. Februar—1. Marts 1947, hver Dag Kl. 0800—1600.

- Positioner.* a) 55° 54',8 N. 11° 54',8 E.
 b) 55° 54',9 N. 11° 52',0 E.
 c) 55° 53',4 N. 11° 50',2 E.
 d) 55° 52',0 N. 11° 50',2 E.
 e) 55° 49',0 N. 11° 53',9 E.
 f) *Krøblingebakke:* c. 55° 52',7 N. 11° 57',2 E.
 g) *Nissebakker:* c. 55° 53',0 N. 11° 56',1 E.

Detaller. I ovennævnte Tidsrum foretages Skarpskydningsøvelser ved *Jægerspris*. Naar der skydes, er al Sejlads forbudt i Skydeomraadet over Søen, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Positioner a)—e).Under Skydning hejses Skydeflag paa *Krøblingebakke* (Position f), paa en Mast c. 1100 m S. for *Nissebakker* (Position g) og paa en Mast c. 400 m N. for *Nissebakker*.II. *Tidspunkt.* 3.—8. og 17.—29. Marts 1947, undtagen Søndag den 23. Marts, hver Dag Kl. 0800—1600.

Detaller. I ovennævnte Tidsrum foretages Skarpskydningsøvelser ved *Jægerspris*. Naar der skydes, er al Sejlads forbudt i Skydeområdet over Søen, der begrænses af samme Linie som den under Punkt I nævnte.

Under Skydning hejses Spunsflag paa *Troldehøj* (c. 500 m SE. for *Troldegaard*), Observationstaarnet ved Møllen (c. 1400 m NNW. for *Christiansminde*), *Julianehøj* (c. 500 m N. for *Jægerspris Hovedgaard*) og *Carolinehøj* (c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*).

296. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
Tidligere E. f. S. Nr. 1/153 1947.

Position. c. 57° 43' N. 10° 35',8 E.

Detaller. Vanddybden i E.-Siden og i Midten af Indsejlingen til *Skagens Havn* er aftaget til c. 4,7 m. Oprensning vil snarest blive paabegyndt.

297. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal atter i Orden.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/277 1947 udgaar.

Position. c. 57° 35',8 N. 9° 57',8 E.

Detaller. Taagesignalet med Nautofon paa Yderenden af *Hirtshals Havns Dækmole* er atter i Orden.

298. Skagerrak. Losseplads for Ammunition.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/179 1947 udgaar.

Position. a. 58° 14' N. 9° 27' E.

b. 58° 16' N. 9° 27' E.

c. 58° 19' N. 9° 40' E.

d. 58° 17' N. 9° 40' E.

Detaller. En Losseplads for Ammunition er oprettet inden for det Omraade, der begrænses af Linien gennem ovennævnte Punkter.

(N. t. M. Nr. 4092. London 1947.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

299. (P). England E.-Kyst. Middle Cross Sand. Lystønde erstattes af Tønde.

Tidspunkt. Omkring 20. Januar 1947.

Position. c. 51° 36' 30" N. 1° 53' 25" E.

Detaller. Paa nævnte Plads og Tidspunkt vil *Middle Cross Sand* sortmalede Spidstønde blive udlagt i Stedet for en Lystønde.

(N. t. M. Nr. 4134. London 1946.)

300. (P). England E.-Kyst. Cross Sand. Fyrskib genudlægges.

Tidspunkt. Omkring 20. Januar 1947.

Position. c. 52° 38' N. 1° 57' E.

Detaller. Paa det nævnte Tidspunkt vil *Cross Sand* Fyrskib blive udlagt paa ovennævnte Plads. Fyrskibet viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s. Flammeøjde: 12,2 m. Synsvidde: 11 Sm. Det er rødmalet og har Fyrtaarn midtskibs. Taagesignal: Diafon: To-Toner hvert 1^m.

(N. t. M. Nr. 4134. London 1946.)

301. Skotland E.-Kyst. River Tay Munding. Lystønde erstattet af Lys- og Fløjte-tønde.

Position. c. 56° 27' 10" N. 2° 36' 55" W.

Detaller. Paa den nævnte Plads er i Stedet for en Lystønde udlagt *Outer Lys- og Fløjte-tønde*, der viser rødt Et-Blink hver 2^s. Sortmalet Stumpønde.

(N. t. M. Nr. 4198. London 1947.)

(Se Tillæg.)

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

302. England S.-Kyst. Lands End W. Fyrskib genudlægges. Lystønde inddrages.
Tidspunkt. Omkring 17. Januar 1947.

Position. *Round Island Fyr:* c. 49° 58' 35" N. 6° 19' 35" W.

Detaller. 1) Paa nævnte Tidspunkt vil *Seven Stones Fyrskib* blive genudlagt c. 10,7 Sm 62½° fra *Round Island Fyr*. Fyrskibet viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30^s. Flammens Højde: 12,2 m. Synsvidde: 11 Sm. Taagesignal: Sirene: Tre-Toner hvert 1^m. Fyrskibet er rødmalet og bærer midtskibs et Fyrtaarn.
 2) Den paa Stedet liggende Lys- og Fløjtetønde vil samtidigt blive inddraget.
 (N. t. M. Nr. 4167. London 1946.)

303. (P). England W.-Kyst. Liverpool Bay. Fyrskib udlægges.

Tidspunkt. Omkring 14. Januar 1947.

Position. 53° 32' 26" N. 3° 36' 09" W.

Detaller. Paa ovennævnte Plads og Tidspunkt vil *North-West Fyrskib*, som viser hvidt Et-Blink hver 10^s, blive udlagt. Synsvidde: 10 Sm. Fyrskibet er rødmalet, har 2 Master og en rød Kugle paa Fokkemasten. Taagesignal: Taagehorn: Tre-Toner hvert 1^m.
 (N. t. M. Nr. 4180. London 1946.)

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruter.

304. Nordsøen S.-lige Del. Humber—Elben Ruten og P. H. Ruten. Pit Fyrskib genudlagt. Reservefyrskibet inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 38/1493 1946 udgaar.

Position. c. 54° 18' 45" N. 4° 29' 45" E.

(N. E. C. R. I. Part III, Nr. 48, §§ 29 og 36).

(N. t. M. Naveam Nr. 1454. London 1946.)

305. Nordsøen S.-lige Del. Humber—Elben Ruten og Norge—Elben Ruten. P. 11 Fyrskib ombyttet.

Position. c. 54° 16' 00" N. 7° 11' 30" E.

Detaller. 1) *P. 11 Fyrskib* paa den nævnte Plads er permanent erstattet af et nyt Fyrskib, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 36^s. Synsvidde: 11,5 Sm. Taagesignal: Nautofon: Fire-Toner. Fyrskibet er rødmalet med Navnet *P. 11* med hvidt paa Siderne.

2) Det nye Fyrskib er udstyret med Radiofyr Type A 2. Radiofrekvens 979 kc/s (306,5 m). Signalet er:

a. Morsebogstaverne *P. P. P.* o. s. v. i 2 Grupper, hver af 1^m. Varighed 2^m.

b. Pause..... 4^m.

Ialt... 6^m.

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Kontinuerligt, begyndende hver Times 2^m.

Klart Vejr: 2 Udsendelser hver Time, begyndende hver Times 2^m og 32^m.

Rettelse til: N. E. C. R. I., Part III, Nr. 48, §§ 29 og 35.

(N. t. M. Naveam Nr. 1451. London 1946.)

(Se Tillæg.)

XIII. Navigational Warnings.

306. Senest udsendte navigational warnings.

Følgende *navigational warnings* er udsendt af Marineministeriets Efterretningsstation i Tiden 6.—13. Januar 1947.

Nr. 491: Lys- og Klokketønde Nr. 29 i Rute 32 tændt. Klokkeslaget i Uorden.

— 492: Lystønden *Graadyb Barre* og *Graadyb 2 A* inddraget. Vintersømærke udlagt.

— 493: *Vyl Fyrskibs* Telegrafsender og Radiofyr i Uorden.

— 494: *Blaavand* Radiofyr i Uorden.

- Nr. 495: Nav. warning Nr. 494 annulleret.
 — 496: Nav. warning Nr. 453 annulleret.
 — 497: Vraglystønden ved *Graadyb Barre* erstattet med Vintersømærke.
 — 498: Nav. warning Nr. 482 annulleret.
 — 499: *Halskov Rev* Fyrskib inddraget. Sort Spidstønde udlagt paa Fyrets Plads.
 — 500: Vraglystønde ved Vrag paa $55^{\circ} 24' 24''$ N. $12^{\circ} 36' 12''$ E. ombyttet med grønmalet Lysspirtønde visende hvidt Hurtigblink, c. 60 Blink hvert 1^m.
 — 501: Vraglystønde ved Vrag paa $55^{\circ} 08',6$ N. $11^{\circ} 02',0$ E. ombyttet med grønmalet Lysspirtønde visende hvidt Hurtigblink, c. 60 Blink hvert 1^m.
 — 502: Vraglystønde ved Vrag paa $55^{\circ} 19' 42''$ N. $12^{\circ} 32' 24''$ E. ombyttet med grønmalet Lysspirtønde visende rødt Hurtigblink c. 60 Blink hvert 1^m.
 — 503: *Halskov Fyr* midleridigt tændt.
 — 504: *Gedser Rev* Fyrskib inddraget for Is.
 — 505: Lys- og Klokketønde mrk. 29 i Rute 32 og Lys- og Fløjtetønde mrk. 31, Rute 32, omskiftet med Vintersømærker.
 — 506: Vraglystønde paa $55^{\circ} 30' 54''$ N. $12^{\circ} 41' 30''$ E. ombyttet med Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Lys- og Klokketønderne mrk. 25 i Rute 32 samt *Prøvesten* ombyttet med Vintersømærker.
 — 507: Lystønde mrk. 26, Rute 32, ombyttet med Lysspirtønde.
 — 508: Vraget af S/S *Magnhild* ligger paa $54^{\circ} 26' 54''$ N. $12^{\circ} 05',6$ E. Vragvager med 1 grønt Flag udlagt ca. 50 m WSW. for Vraget. Vragblinklanterne visende hvidt Hurtigblink er anbragt paa agterste Mast 3,5 m over Vandet. Nav. warning Nr. 486 annulleret.
 — 509: Lysspirtønde mrk. 36 i Rute 32 inddraget. Lys- og Fløjtetønde mrk. 11, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top mrk. 11. Fyrkarakter Lys 2^s, Mørke 4^s. Vraglystønde ved Vraget *Dana* paa Pladsen $56^{\circ} 04' 30''$ N. $12^{\circ} 34' 54''$ E. inddraget.
 — 1: 12 m Ministrygningsmagnet Nummer 10, gul over Vandlinien, rød under Vandlinien, er gaaet i Drift. Kl. 0430 GMT. 9. Januar fra Pladsen $56^{\circ} 46',6$ N. $10^{\circ} 58',4$ E. Farlig for Sejladsen.
 — 2: Rettelse til Nav. warning Nr. 1 angaaende drivende Ministrygningsmagnet. Magnetens Nummer er 15 og ikke som angivet 10.
 — 3: *Lappegrund* Fyrskib inddraget for Is.
 — 4: Lys- og Klokketønde 27, Rute 28, erstattet med rød Spirtønde med gul Top visende hvidt Et-Blink hver 6^s.
 — 5: Vraglystønde ved Vrag Nr. 36, Rute 38, paa Pladsen $56^{\circ} 50' 36''$ N. $11^{\circ} 27' 00''$ E. ombyttet med grønmalet Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink.
 — 6: Netbøje observeret 1200 GMT. ved *Skagens Rev* Fyrskib, drivende mod NW.
 — 7: Lys- og Fløjtetønde mrk. 7, Rute 34, ombyttet med Lysspirtønde, gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
 — 8: *Østerhage* Lystønde ombyttet med rød Stage.
 — 9: Vraglystønderne ved Vrag *Jämeri* paa $54^{\circ} 39' 18''$ N. $12^{\circ} 31' 00''$ E. og Vrag af *Lütjehörn* paa $54^{\circ} 42' 06''$ N. $12^{\circ} 37' 12''$ E. ombyttet med grønmaledede Lysspirtønder med rødt Hurtigblink.
 — 10: Vraglystønden ved Vrag paa $56^{\circ} 54' 06''$ N. $10^{\circ} 30' 18''$ E. ombyttet med grønmalet Vragspirtønde med rødt Hurtigblink.
 Lystønden Nr. 37 i Rute 28 ombyttet med Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
 — 11: Lys- og Fløjtetønde Nr. 45, Rute 28, ombyttet med rød Lysspirtønde. Lys 2^s, Mørke 4^s.
 — 12: Lys- og Fløjtetønde Nr. 28, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
 — 13: Fyrskibene *Kattegat SW.*, *Kattegat S.*, *Anholt Knob*, *Aalborg Bugt* og *Læso Rende* forventes inddraget 11. Januar.
 — 14: Lys- og Fløjtetønde Nr. 43, Rute 28, ombyttet med Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
 — 15: Vraglystønde ved Vrag Nr. 22 (*Gottfried Bauerne*) ombyttet med Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Vraglystønde ved Vrag Nr. 32 (*Tysk Ministryger* i Rute 35) ombyttet med grøn Vragspirtønde visende rødt Hurtig-

- blink. Lys- og Fløjtetønde Nr. 34, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspir-
tønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- Nr. 16: Lys- og Fløjtetønde Nr. 20, Rute 1 og Vraglystønderne ved Vragene paa 54°
46',1 N. 12° 40',6 E. 54° 49',7 N. 12° 42',2 E. og Lystønden Nr. 8 i Rute 32
ombyttet med Vintersømærker.
- 17: *Rønne* Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
- 18: Fyrskib *Kattegat S.* inddraget for Is.
- 19: *Naveren* Lys- og Fløjtetønde inddraget, rød Stage er udlagt. Vraglystønde
ved Vrag paa Pladsen 56° 09',7 N. 11° 18',6 E. ombyttet med grøn Jern-
spirtønde visende hvidt Hurtigblink. Lys- og Fløjtetønde Nr. 2, Rute 34,
ombyttet med rød Lysspir-tønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s. Fyrskibet
Læsø N. forventes inddraget 12. Januar.
- 20: *Anholt Knob* Fyrskib ombyttet med Lysspir-tønde mrk. 7, visende hvidt
Et-Blink hver 6^s. Lystønderne *Slugen N.*, *Søren Bovbjergs Dyb S.*, *Ulven
SW.* og *Cancer* inddraget. Vintersømærker udlagt.
- 21: *Læsø Rende* Fyrskib inddraget for Is.
- 22: Fyrskib *Kattegat SW.* inddraget. Rødmalet Lysspir-tønde med gul Top mrk.
38, Lys 2^s, Mørke 4^s, udlagt.
- 23: *Kattegat S.* Fyrskib ombyttet med rødmalet Lysspir-tønde med gul Top mrk.
44. Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 24: Lystønden *Hals Barre W.* ombyttet med Vintersømærke.
- 25: Lystønde Nr. 5, Rute 48, og Lys- og Fløjtetønde Nr. 16, Rute 38 erstattet
med Vintersømærker.
- 26: Lys- og Fløjtetønde Nr. 49, Rute 28, ombyttet med Lysspir-tønde med gul
Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 27: Lys- og Klokketønde mrk. 29, Rute 32, slukket.
- 28: From 13/1 oxo 435 kc/s will send icereports at 1114 1630 2230 GMT.
- 29: Radiofyr *Sletterhage* vil indtil videre udsende Radiotaagesignal hver Nat fra
0100 til 0600.
- 30: Nav. warning Nr. 27 annulleret. Lysspir-tønde 29, Rute 32 slukket.
- 31: Inddragning af Fyrskib *Læsø N.* udsat. Lystønde mærket 12, Rute 48, om-
byttet med Lysspir-tønde med gul Top.
- 32: Lys- og Fløjtetønde mærket 5, Rute 38, ombyttet med rød Lysspir-tønde med
gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 33: Fyrskib *Aalborg Bugt* inddraget for Is. Rød Lysspir-tønde med gul Top, Lys 2^s,
Mørke 4^s, udlagt i Pkt. 8, Rute 38.

**307. Tidligere navigational warnings, der paa Forespørgsel endnu udsendes fra Kyst-
radiostationerne.**

Detaller. Følgende *navigational warnings* fra Tiden før 20. December 1946 udsendes ved-
varende fra Kystradiostationerne paa Forespørgsel:

- Nr. 458: Mindre Motorskib sunket paa Pladsen 56° 42',8 N. 10° 37',5 E. Skibet, der
ikke er synligt, er farligt for Sejladsen.
- 464: Lysspir-tønde Nr. 10, Rute 25 slukket.
- 468: Lysspir-tønde Nr. 1, Rute 38, lyser meget svagt.
Lysspir-tønde Nr. 30, Rute 28, slukket.
- 470: Tilstedeværelse af mulige Bundminer i *Lille Bølt* rapporteret 600 m NW.
for Pkt. 15, Rute 25, og paa omtrentlig Plads 55° 21' N. 9° 43' E. SE. for
Brandsø. Skibe tilraades at holde sig i den E.-lige Side af Rute 25 ved *Wedells-
borg Hoved*.
- 487: Efter Inddragning i Dag af Lysspir-tønden Pkt. 41 i Rute 32 kan Ruten til
svensk Farvand, Rute 32 J. fra dette Punkt ikke benyttes. De søfarende
henvises derfor til at forlade Rute 32 ved Pkt. 40, hvor Farvandet er minc-
strøget.
- 488: Lystønderne *Sandodden*, *Fovrfeld* og *Jerg* ved Indsejlingen til *Esbjerg* ind-
draget for Is. Vintersømærker udlagt.
- 489: Lys- og Klokketønden Pkt. 29 i Rute 32 slukket.
- 490: Lystønden *Stejlen* inddraget for Is. Vintersømærke udlagt.

Tillæg. Danmark.

308. Isforholdene i de danske Farvande. Advarsel. Oplysninger om Afmærkning.

Paa Grund af Isforholdene kan det ikke forventes, at Afmærkningen i de *danske* Farvande er paa Plads og i Orden.

Oplysning om Inddragning af Fyrskibe og Lystønder o. a. vedrørende Afmærkningen kan — foruden gennem Radioavisens Meddelelser — faas i *København* ved Henvendelse til Havnekontoret, *Nordre Toldbod 7*, og udenfor *København* til følgende Marinestrikter og Marinestationer:

<i>Jydske Marinekommando</i> og	
<i>Østjydske Marinestrikt: Sdr. Kystværnsvej, Aarhus.</i>	Tlf. <i>Aarhus 3301.</i>
<i>Nordjydske Marinestrikt: Fladstrandsgade, Frederikshavn.</i>	— <i>Frederikshavn 54 og 1299.</i>
<i>Marinestationen Esbjerg: Havnegade 24, Esbjerg.</i>	— <i>Esbjerg 586 og 734.</i>
<i>Marinestationen Sønderborg: Sønderborg.</i>	— <i>Sønderborg 1257 og 1258.</i>
<i>Fynske Marinestrikt: Slipshavn, Nyborg.</i>	— <i>Nyborg 1001.</i>
<i>Østsjællandske Marinestrikt: Lynetten.</i>	— <i>Central 16264.</i>
<i>Vestsjællandske Marinestrikt: Marinekasernen, Sylowsvej, Korsør.</i>	— <i>Korsør 819.</i>
<i>Sydsjællandske Marinestrikt: Stengade 12, Nyk. F.</i>	— <i>Nykøbing F. 1695.</i>
<i>Bornholmske Marinestrikt: Rønne.</i>	— <i>Rønne 31.</i>

Endvidere vil de Havnekontorer, hvorfra der udleveres Sejlanvisningshefter, saa vidt muligt blive holdt underrettet indtil videre.

309. (T). Midlertidige, i Forbindelse med Isforholdene iværksatte Foranstaltninger, Fyrhelysningen m. v. vedrørende.

Tidspunkt. 14. Januar 1947.

Position. Se Fyrfortegnelsen 1942, hvortil de i Parentes anførte Numre henviser.

Detaller. I Forbindelse med Isforholdene er truffet nedennævnte midlertidige Arrangementer:

A. Følgende Fyr brænder hele Døgnet rundt:

Sædenstrand Ledefyr (14).

Strandby Fyr (16).

Esbjerg Fyr (17).

Provesten Fyr (438).

Nordre-Rose Fyr (457).

Drogden Fyr (469).

B. Følgende Fyr tændes om Dagen i usigtbart Vejr:

Anholt Fyr (188).
Hesselø Fyr (191).
Fornæs Fyr (256).
Rosnæs Puller Fyr (272).
Sletterhage Fyr (318).
Vesborg Fyr (358).
Kronborg Fyr (383).
Middelgrunds Fort Fyr (435).
Stevns Fyr (481).
Sprogo Fyr (491).
Korsør Ledefyr (496).
Romsø Fyr (502).
Tranekær Fyr (531).
Keldsnor Fyr (533).
Omo Fyr (535).
Gedser Fyr (803).

C. Øvrige Foranstaltninger:

1. *Halsskov Fyr* (494): Tændt under *Halsskov Rev Fyrskibs* Inddragning.
2. *Rødsand Rende S. Fyr* (800): Taagesignal indtil videre nedlagt.
3. *Sletterhage Radiofyr* (2030): Sender kontinuerligt hver Nat fra Kl. 0100 til Kl. 0600.
4. *Nakkehoved Radiofyr* (2033): Traadt i Funktion under *Kattegat S. Fyrskibs* Inddragning.

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

310. (S). Sverige. Sundet. Grollegrund. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
Position. c. 56° 06' N. 12° 35' E.

(Lødsdirektøren, Malmö, 12. Januar 1947).

311. (S). Sverige. Sundet. Pinhättan Lystønde ombyttet med Vintersomærke.
Position. c. 55° 45' N. 12° 51' E.

Detaller. *Pinhättan Lystønde* er ombyttet med en rød Stage uden Topbetegnelse.

(Lødsdirektøren, Malmö, 11. Januar 1947).

312. (S). Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib inddraget for Is.

Position. c. 55° 39' N. 12° 57' E.

(Lødsdirektøren, Malmö, 11. Januar 1947).

313. Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Arnkilsøre. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 13.—18. og 20.—25. Januar 1947.

Position. c. 54° 58',6 N. 9° 45',9 E.

Detaller. I ovennævnte Tidsrum afholdes Skarpskydningsøvelser fra en Skydeplads ved *Arnkilsøre*.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

314. (P). Danmark. Kattegat. Skagen Fyr. Radiofyr oprettes.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Til Brug for Sejlads under Isforhold paa Strækningen *Skagen—Frederikshavn* ad Rute 35 vil der snarest efter den 20. Januar 1947 blive oprettet et Radiofyr ved *Skagen Fyr*. Radiofyrets Data er følgende:

Navn: *Skagen Radiofyr.*

Position: Ved *Skagen Fyr*, 57° 44' 09" N. 10° 38' 03" E.

Bølgetype: A 1 (umoduleret). *Radiofrekvens:* 379,7 kc/s (790 m).

Rækkevidde: 10 Sm.

Signal:

Bogstaverne <i>S N S N</i>	7,75 s.
Pause.....	1,25 s.
Streg.....	15,00 s.
Pause.....	0,50 s.
Streg.....	15,00 s.
Pause.....	20,50 s.
Periode.....	60 s.

Sendetid: Kontinuerligt efter nærmere Meddelelse.

Advarsel: Opmærksomheden henledes paa, at paa Grund af den ringe Bredde (1600 m) af N.-lige Del af Rute 35 og Unøjagtigheder i Pejlingerne, der maa regnes til $\pm 2^\circ$, vil Pladsbestemmelser ved *Skagen*, *Hirsholm* og *Frederikshavn* Radiofyr ikke altid med Sikkerhed kunne afgøre, om Skibet befinder sig i Ruten.

Vedrørende *Frederikshavn* og *Hirsholm* Radiofyr, se Fyrfortegnelsen Nr. 2021 og 2023.

315. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/177 1947.

Position. c. 56° 41' N. 8° 15' E.

Detaller. I *Tyborøn Kanal* var Vandstanden den 11. Januar 1947 ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen:* 6,0 m, i *Svanholm Fyrlinie:* 5,5 m, i *Sælhundeholm Løb:* 4,0 m, i *Gaaseholm Løb:* 2,0 m, i *Svanholm Løb:* 1,2 m, i *Langholm Løb:* 2,0 m og i *Kobberø Løb:* 2,6 m.

Der er saaledes for Tiden 6,0 m Dybde fra Søen til Ankerplads ved *Tyborøn Havn* og 4,0 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

316. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om midlertidigt Radiofyr.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/185 1947.

Position. 57° 35' (33") N. 9° 57' (59") E.

Detaller. Det i ovennævnte E. f. S. omhandlede *Hirtshals Havn* Radiofyrs Data er følgende:

Bølgelængde: 820 m. Type: Umoduleret. Rækkevidde: c. 10 Sm. Signalet er:

a. Bogstaverne *I R*; efterfulgt af en lang Streg og Bogstaverne *I R*..... 50 s.

b. Pause..... 10 s.

Periode.... 1 m.

Sendetid:

Radiofyret sender indtil videre kontinuerligt i usigtbart Vejr.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

317. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Mineomraade. Forbud mod Sejlads.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Al Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt paa Grund af udlagte Havstokminer i følgende Omraade mellem *Jylland W.-Kyst, Fanø og Romø W.-Kyst* og Forbindelseslinien gennem følgende Punkter:

- a. 55° 03',9 N. 8° 29',4 E.
- b. 55° 05',0 N. 8° 20',0 E.
- c. 55° 22',5 N. 8° 20',0 E.
- d. 55° 28',2 N. 8° 15',3 E.

Fra Pkt. d i en Afstand af 1 Sm fra Kysten til 56° 53',0 N. 8° 15',9 E. og herfra vinkelret ind paa Kysten.

De i dette Omraade værende Havneindsejlinger er fri for Havstokminer; dog kan der ikke sejles gennem *Knudedyb* og *Juvredyb*.

318. (P). Danmark. Graadyb. Sædenstrand. Nye Ledefyr oprettes.

Følgeblad. Oversigtskort over Fyrlinierne i *Graadyb*.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/210 1947.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Paa Grund af en fremskudt Sandbanke, som SW. for *Skallingen* gaar ind over *Sædenstrand* Ledefyrlinie, advares mod at benytte denne Fyrlinie forbi *Skallingen*.

Der vil til Hjælp for Sejladsen her i Løbet af Januar Maaned 1947 blive oprettet to midlertidige Ledefyrlinier: *Sædenstrand N.* og *Sædenstrand S.*, som sammen leder fri af Sandbanken:

1. *Sædenstrand S.-Bagfyrr:*

Position: c. 55° 29' (02") N. 8° 26' (11") E.

Fyrkarakter: Grønt, fast Lys.

Flammens Højde over Vandet: c. 17 m.

Synsvidde: c. 13,5 Sm. Lysevne: c. 20,5 Sm.

Udseende: Graat, c. 12 m højt (tidligere *tysk*) Observationstaarn, ovenpaa hvilket Lanternen er anbragt. Umiddelbart under Lanternen er anbragt 1 Stk. 3-kantet Reflektor, 2 m i Sidelinie, for Radarpejling.

Sædenstrand S.-Forfyrr:

Position: 55° 28' (51") N. 8° 25' (25") E.

Fyrkarakter: Grønt, fast Lys.

Flammens Højde over Vandet: c. 10 m.

Synsvidde: c. 11,2 Sm. Lysevne: c. 20,5 Sm.

Udseende: Firkantet Træbaake, c. 7,5 m høj, ovenpaa hvilken Lanternen er anbragt. Umiddelbart under Lanternen er anbragt 1 Stk. 3-kantet Reflektor, 2 m i Sidelinie, for Radarpejling.

Fyrene, holdt overet i Pejling c. 67° umiddelbart efter Passage af den gravede Rende ved *Graadyb*, leder fri af den tilsandede Del af *Graadyb*.

2. *Sædenstrand N.-Bagfyrr:*

Position: c. 55° 30' (04") N. 8° 24' (16") E.

Fyrkarakter: Rødt, fast Lys.

Flammens Højde over Vandet: c. 24,5 m.

Synsvidde: c. 15 Sm. Lysevne: c. 20,5 Sm.

Udseende: Firkantet Træbaake, c. 5,5 m høj, ovenpaa hvilken Lanternen er anbragt. Umiddelbart under Lanternen er anbragt 1 Stk. 3-kantet Reflektor, 2 m i Sidelinie, for Radarpejling.

Sædenstrand N.-Forfyrr:

Position: c. 55° 29' (52") N. 8° 23' (51") E.

Fyrkarakter: Rødt, fast Lys.

Flammens Højde over Vandet: c. 14,5 m.

Synsvidde: c. 12,5 Sm. Lysevne: c. 20,5 Sm.

Udseende: Firkantet Træbaake, c. 2,5 m høj, ovenpaa hvilken Lanternen er anbragt.

Umiddelbart foran Baaken paa Jorden er anbragt 1 Stk. 3-kantet Reflektor, 2 m i Sidelinie, for Radarpejling.

Fyrene, holdt overet i Pejling c. 50°, vil i Forbindelse med ovennævnte *Sædenstrand S.* Ledefyrlinie lede uden om den tilsandede Del af *Graadyb* og videre forbi *Jerg* til *Strandby* Vinkelfyrs hvide Vinkel.

Meddelelse om Oplysninger om Fyrenes Tænding samt Opgivelse af deres nøjagtige Pladser vil senere fremkomme.

319. (P). Danmark. Graadyb. Sædenstrand Ledefyr. Fyrbygninger forandres.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/318 1947.

Position. *Sædenstrand* Bagfyr: c. 55° 29',9 N. 8° 24',6 E.

Detaller. I Forbindelse med Oprettelse af *Sædenstrand N.* og *Sædenstrand S.* Ledefyr-linier vil der baade ved *Sædenstrand* Bagfyr og Forfyr blive anbragt 1 Stk. 3-kantet Reflektor for Radarpejling (2 m Sidelinie).

Ved Bagfyret anbringes Reflektoren umiddelbart under Omgangen, medens den ved Forfyret vil blive anbragt foran Fyrbygningen.

Publikationer. Fyr.-Fort. Nr. 14 a og b.

XI. Bekendtgørelser m. m.

320. Danmark. Sundet. København. Afmagnetiseringsanlæg Lynetten attor i Virksomhed.

Position. *Lynettebø*: c. 55° 41',9 N. 12° 37',0 E.

Detaller. Afmagnetiseringsanlægget i *Københavns* Havn (*Lynetten*) har genoptaget Virksomheden.

Angaaende Afmagnetisering af Skibe: Se *E. f. S.* Nr. 2/235 1947.

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruter.

321. (S). Danmark. Kattegat. Ruterne 28 og 34. Lystønde udlagt paa Fyrskibs Plads.

Position. c. 56° 05',9 N. 11° 08',8 E.

Detaller. En rødmalet Lysspirtønde med gul Top og mærket 38 er under *Kattegat SW.*

Fyrskibs Inddragning udlagt paa dettes Plads. Lysspirtønden viser hvidt Et-Blink hver 6^s, Lys 2^s, Mørke 4^s.

322. (S). Danmark. Kattegat. Ruterne 32, 34 og 48. Lysspirtønde udlagt paa Fyrskibs Plads.

Position. c. 56° 15',0 N. 12° 15',0 E.

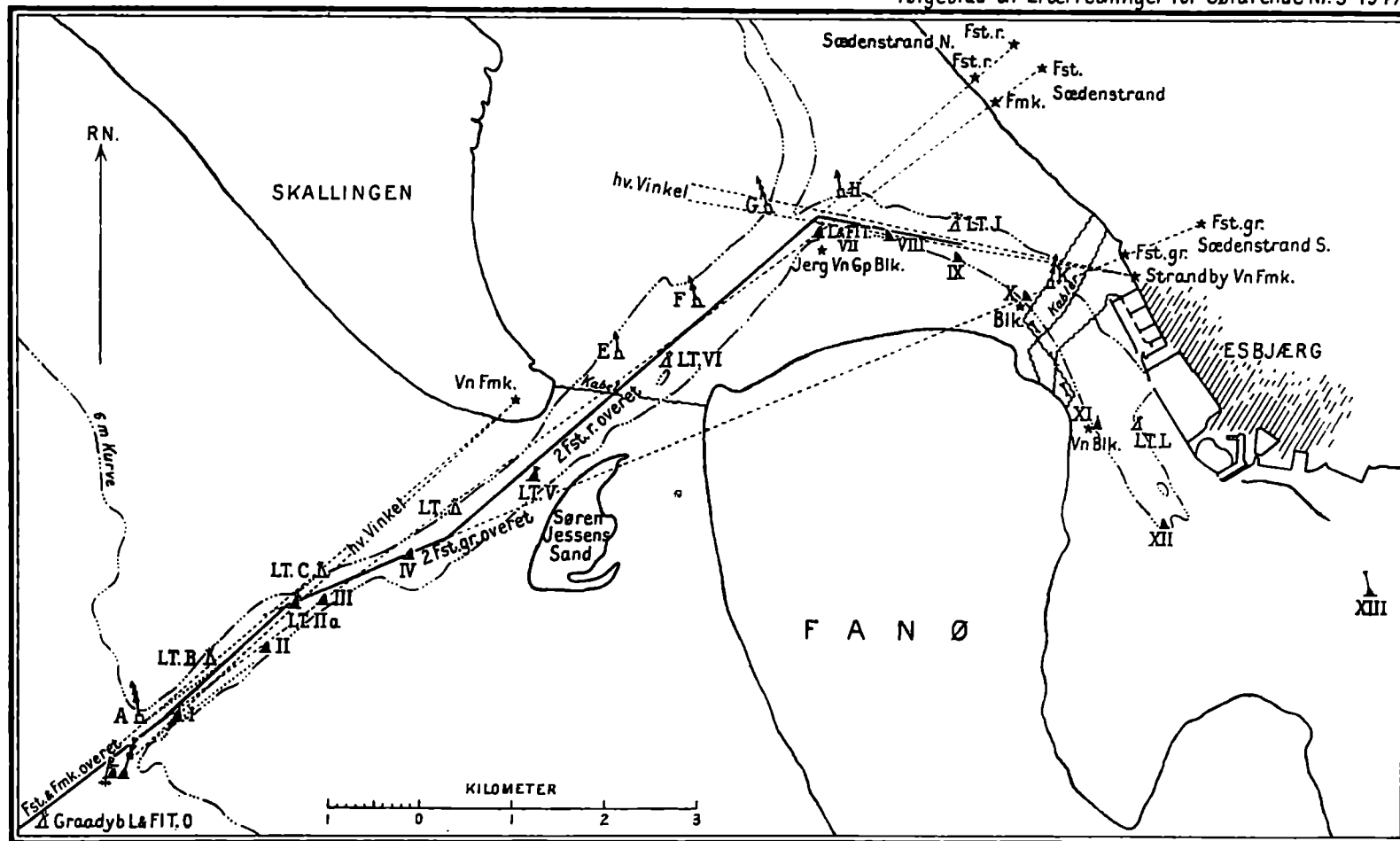
Detaller. En rødmalet Lysspirtønde med gul Top og mærket 44 er under *Kattegat S.*

Fyrskibs Inddragning udlagt paa dettes Plads. Lysspirtønden viser hvidt Et-Blink hver 6^s, Lys 2^s, Mørke 4^s.

323. (S). Sverige. Svensk Rute rundt Falsterbo. Lystønde ombyttet med Vintersømærke.

Position. c. 55° 23',3 N. 12° 43',2 E.

Detaller. Den sort- og rødmaledede Lystønde i Punkt 3 i *svensk* Rute rundt *Falsterbo* er paa Grund af Is ombyttet med en sort- og rødmalet, cylindrisk Tønde.



(Rutemeddelelse Nr. 39/1946
udgaar).

Rute 35 b.

Mariager og Hobro.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Punkterne 1—4 angiver Rutens N.-Side. Der skal holdes S. om Afmærkningen i en Afstand af 100 m fra denne.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærkot	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	56° 41',0	10° 38',0	Spidstd. m. i Ballon.	r.- og hv.- str.			Tilslutningspunkt til Rute 35 a.
2	56° 41',3	10° 34',2	Spidstd. m. Stage.	r.			
3	56° 41',7	10° 30',3	Fltd. m. 3 opadv. Koste.	r.	Mari- ager Fjord		
4	56° 41',7	10° 28',9	Ikke afm.				
5	56° 43',1	10° 26',2	Ikke afm.				
c. 600 m N. for Pkt. 4 ligger <i>Mariager Fjord</i> røde To-Kost. c. 600 m NE. for Ruten ligger <i>Mariager Fjord</i> røde En-Kost. Herfra følges normal Afmærkning gennem <i>Mariager Fjord</i> til <i>Mariager</i> eller videre S. om <i>Lunddalstørvæn</i> og N. om <i>Katbjergtørvæn</i> til <i>Hobro</i> .							

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
Ved Pkt. 5	56° 43',2	10° 24',8	Skonnert <i>Zephyr</i> . Nedsprængt til i Flugt med Hav- bunden. Dybde o. Vg. 5,2 m.	Ikke afm.	Tæt N. for Ruten.

Kort Nr. 104, 102 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 40/1946
udgaar).

Rute 35 c.

Gerrild W.

I. Ruten, der gaar fra Rute 35 a til *Gerrild* og Rute 28 e, er afmærket, som nedenfor anført.

Punkterne 1—3 angiver Rutens Midterlinie. Afmærkningen skal holdes om Bagbord. Rutens Bredde: 1000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Mølet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	56° 37',2	10° 32',1	Spidstd. m. Stage og 2 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 35 a.
	1 Mellempunkt		Spidstd. m. Stage.	r.			
2	56° 34',5	10° 32',3	Spidstd. m. Stage og 1 opadv. Kost.	r.			
	4 Mellempunkter (indbyrdes Afst. c. 1,9 Sm).		Spidstdr. m. Stage.	r.			
3	56° 33',2	10° 50',0	Spidstd. m. Stage og 1 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt med Rute 28 e.
	Herfra til <i>Gerrild Bro</i> .						

Kort Nr. 14,0 102 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 110/1946
udgaar).

Rute 38.

Aalborg—Morups Tånge.

I. Fra Aalborg gennem Limfjorden til Pkt. 1 foregaar Sejladsen efter normal Freds-afmærkning. Der skal passeres S. om Punkterne A. og B. Iøvrigt skal Afmærkningen holdes om Bagbord. Punkterne 1—16 angiver Rutens Midterlinie.

Rutens Bredde: Aalborg — Pkt. B.: Farvandets Bredde.

Pkt. B. — 5: 1200 m
 - 5—11: 800 m N. } for Afmærkningen.
 - 400 m S. }
 - 11—18: 800 m

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
A.	56° 58',4	10° 20',6	Lystd.	r.		Hvidt Et-Blk. hv. 3 s.	
B.	56° 57',7	10° 23',4	Lystd.	r.	H.B. E.	Hvidt Tre-Blk. hv. 7½ s.	
1	56° 56',9	10° 26',2	Lysspirtd.	r. med gul Top	1	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	
2	56° 55',3	10° 28',8	Lysspirtd.	r.	2	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
3	56° 54',0	10° 30',8	Lysspirtd.	r.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
4	56° 52',0	10° 34',1	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
5	56° 51',0	10° 36',0	Lys- og Fltd.	r.	5	Hvidt Et-Blk. hv. 15 s.	
6	56° 51',0	10° 40',0	Lysspirtd.	r.	6	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
7	56° 51',0	10° 44',0	Lysspirtd.	r.	7	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
8	56° 51',0	10° 48',0	Ikke afm.				Tilslutningspunkt for Ruterne 35 og 35 a. Ankerplads V, se Afsnit III.
<p>Paa 56° 50' (50") N. 10° 47' (39") E., c. 500 m WSW. for Punkt 8, er udlagt Aalborg Bugt Fyrskib, mærket Reserve, som viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hv. 1 m, Blk. 3 s., Mørke 4,5 s., Blk. 3 s., Mørke 4,5 s., Blk. 3 s., Mørke 42 s. Taagesignal: Tre-Toner hvert 1 m. Radiofyr som det ordinære Østre-Flak Fyrskib.</p>							
9	56° 51',0	10° 56',0	Lysspirtd.	r.	9	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
10	56° 51',0	11° 04',5	Lysspirtd.	r.	10	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
11	56° 50',7	11° 11',0	Lys- og Fltd.	r.	49	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7½ ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 28.
12	56° 50',8	11° 18',5	Lysspirtd.	r.	12	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
13	56° 50',8	11° 25',8	Lysspirtd.	r.	13	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
14	56° 50',8	11° 33',0	Lysspirtd.	r.	14	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
15	56° 50',8	11° 40',1	Lysspirtd.	r.	15	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
16	56° 51',0	11° 48',0	Lys- og Fltd.	r.	16	Hvidt Et-Blk. hv. 10 ^s .	Skæringspunkt med Rute 48.
17	56° 51',7	11° 54',8	Lystd.	r.- og gul-tern.		Hvidt Et-Blk. hv. 3 ^s .	
18	56° 52',4	12° 02',0	Lys- og Fltd.	r.- og gul-tern.		Hvidt Gp.-Blk. To-Blk. hv. 20 ^s .	
19	56° 53',1	12° 09',6	Lystd.	r.- og gul-tern.		Hvidt Et-Blk. hv. 3 ^s .	

Herfra paa Kurs 67° til det frigivne Omraade (se E. f. S. Nr. 1/156 1947).

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	56° 55',0	10° 26',3	<i>Lise</i> (M/Galease)	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	c. 1 Sm SW. for Ruten.
2—3	56° 54',1	10° 30',3	<i>Britannic</i> (Dampskib). Dybde o. V. 6,4 m.	Vgl. gr. To-Blk. hv. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	c. ½ Sm SW. for Ruten.
2—3	56° 53',8	10° 30',1	<i>Tysk</i> Vagtskib.	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	c. ½ Sm SW. for Ruten.
3—4	56° 53',7	10° 31',6	<i>Tysk</i> Transportsk. <i>Wuri</i> . Dybde o. Vg. 9,0 m.	Ikke afm.	Tæt NE. for Ruten.
3—4	56° 53',0	10° 31',0	Vrag.	Ikke afm.	c. ¾ Sm SW. for Ruten.
5—6	56° 51',8	10° 37',0	<i>Hartmut</i> (Kølesk.) o. V.	Lysspirtd. Hvidt Hurtigblink + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	c. ¾ Sm NE. for Ruten.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afinærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
10—11	56° 50',4	11° 08',4	<i>Batavia III</i> (Dampsk.) Dybde o. Vg. 10 m.	Ikke afm.	c. 1/2 Sm S. for Ruten.
12—13	56° 50',5	11° 23',1	<i>Tysk Dampsk. In- geborg.</i> Dybde o. Vg. 10,8 m.	Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	c. 1/4 Sm S. for Ruten.
13—14	56° 51',0	11° 27',0	<i>Tysk Minestryger</i>	Vglt. gr. Et-Blk. hv. 5 ^s . + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	c. 1/4 Sm N. for Ruten.

III. Ankerplads V. I *Aalborg Bugt*.

- Pkt. 1. 56° 51',0 N. 10° 48',0 E.
 — 2. 56° 50',9 N. 10° 50',0 E.
 — 3. 56° 50',0 N. 10° 50',0 E.
 — 4. 56° 50',0 N. 10° 47',1 E.

Ved Opankring paa Ankerpladsen skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra de minestrøgne Ruter.

Kort Nr. 101, 102 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 42/1946
udgaar).

Rute 39.

Frederikshavn—Læsø N. Fyrskib.

I. Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket som følger:

Rutens Bredde er:

Punkt 1—2: 1000 m.
— 2—8: 2000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	Frederikshavn Havneindsejling.						
2	57° 25',3	10° 36',0	Lys- og Fltd.	r.	9	Hvidt Et-Blk. hv. 7½ s.	Skæringspunkt med Rute 35. Ankerplads, se Afsnit III.
3	57° 26',2	10° 43',0	Lysspirtd.	r.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
4	57° 27',3	10° 49',8	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
5	57° 28',5	10° 57',6	Lysspirtd.	r.	5	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
6	57° 29',6	11° 05',7	Lysspirtd.	r.	6	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
7	57° 30',9	11° 13',6	Lysspirtd.	r.	7	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
8	57° 32',0	11° 21',6	Læsø N. Fyrskib.			Hvidt Et-Blk. hv. 30 s. Taagesignal: To-Toner hv. 30 s. Radiofyr som det ordinære Læsø Trin- del Fyrskib.	Tilslutningspunkt med Rute 48.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	57° 25',5	10° 33',8	Tanklægtter <i>Gisela</i> . Dybde o. Vg. 3,3 m.	Lysspirtd. r. Hur- tigblink + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	c. 0,4 Sm SSW. for Ruten.
1—2	57° 25',2	10° 35',5	Dampsk. <i>Neukuhr</i> . o. V.	Vglt. gr. To-Blk. hv. 10 ^s . E. t. N. f. Vg.	c. 0,2 Sm SW. for Ruten.
2—3	57° 24',6	10° 36',5	Vrag. Dybde o. Vg. 11,0 m.	Ikke afm.	c. 0,7 Sm S. for Ruten.
2—3	57° 25',2	10° 41',3	Vrag. Dybde o. Vg. 19 m.	Ikke afm.	c. 0,8 Sm S. for Ruten.

III. Ankerpladser.

Der findes minestrøgen Ankerplads inden for Linierne gennem nedennævnte Punkter:

Ankerplads ved *Frederikshavn*.

- Pkt. 1. 57° 25',3 N. 10° 36',0 E.
 — 2. 57° 25',6 N. 10° 38',6 E.
 — 3. 57° 23',5 N. 10° 38',6 E.
 — 4. 57° 23',5 N. 10° 37',1 E.

Ved Opankring paa Ankerpladsen skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra de minestrøgne Ruter.

Kort Nr. 101 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 43/1946
udgaar).

Rute 44.

Østersøen—Grønsund—Smaalandsfarvandet—Omø Sund—
Store-Bælt.

I. Punkterne angiver Rutens Midterlinie; Afmærkningen skal holdes om Bagbord.
N. for Grænselinien mellem rødt og grønt Lys i *Helleholm Fyr* bør i *Omø Sund* benyttes
(den gamle *Agersø W.*-lige Fyrlinie af Hensyn til Landgrunden ved *Agersø*. (Se E. f. S.
Nr. 1/70 1947.

Rutens Bredde: Punkt 1—16: 400 m } Dog ikke minestrøget paa Vanddybder
Resten: 300 m } under 10 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 43',4	12° 40',8	Lys- og Fltd.	r.	20	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 1 og Rute 32.
1 a	54° 44',1	12° 36',8	Spidstd. m. Stage.	r.			
1 b	54° 45',0	12° 36',6	Spidstd. m. Stage.	r.			
1 c	54° 45',9	12° 30',4	Spidstd. m. Stage.	r.			
1 d	54° 46',8	12° 27',2	Spidstd. m. Stage.	r.			
1 e	54° 47',8	12° 24',0	Spidstd. m. Stage.	r.			
1 f	54° 48',7	12° 20',0	Spidstd. m. Stage.	r.			
1 g	54° 49',6	12° 17',4	Spidstd. m. Stage.	r.			
2	54° 50',6	12° 14',4	<i>Tolkedyb</i> Lys- og Fltd.	r.- og hv.- str.	<i>Tol- ke- dyb</i>	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 7,5 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 32 k.
Herfra gennem <i>Tolkerenden</i> , <i>Tolkedyb</i> og videre W. paa i Fyr- linierne og de hvide Fyrvinkler over							
3	54° 58',7	11° 51',1	Ikke afm.				
4	55° 00',5	11° 49',0	Spidstd. m. 3 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt for Rute 44 a.
5	55° 00',6	11° 43',9	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
6	55° 01',1	11° 41',1	Spidstd. m. Stage.	r.			
7	55° 01',6	11° 38',4	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt for Rute 44 b.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
8	55° 02',2	11° 35',1	Spidstd. m. Stage.	r.			
9	55° 02',9	11° 31',4	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt for Rute 44 c.
10	55° 03',4	11° 28',4	Spidstd. m. Stage.	r.			
11	55° 04',0	11° 25',4	Spidstd. m. Stage.	r.			
12	55° 04',6	11° 22',2	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt for Rute 44 d.
13	55° 06',0	11° 20',5	Spidstd. m. Stage.	r.			
14	55° 07',4	11° 18',7	Spidstd. m. Stage.	r.			
15	55° 08',8	11° 16',9	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
16	55° 08',7	11° 14',4	Spidstd. m. 3 opadv. Koste.	r.			
Herfra i <i>Agersø</i> E-lige Fyrlinie (se E. f. S. Nr. 1/70 1947) og <i>Helleholm</i> hvide Fyrvinkel gennem <i>Omo Sund</i> over							
17	55° 12',1	11° 06',2	Ikke afm. til				
18	55° 12',2	11° 05',5	Lys- og Fltd.	r.	15	Hvidt Et-Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunktet til Rute 28.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1--1 a	54° 43',2	12° 38',8	Dampsk. <i>Margareta</i> . Dybde o. Vg. c. 8,5 m.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm S. for Ruten.
1 c--1 d	54° 46',8	12° 29',5	Dampsk. <i>Agersø</i> .	Ikke afm.	c. 0,4 Sm NE. for Ruten.
1 g--2	54° 50',1	12° 15',0	Fiskerbaad <i>Anna</i> . Dybde o. Vg. 8,3 m.	Ikke afm.	c. 0,4 Sm SSW. for Ruten.
2--3	54° 51',2	12 12',1	Vrag. Dybde o. Vg. 1,9 m.	Ikke afm.	c. 0,6 Sm SW. for Ruten.
2--3	54° 51',8	12° 13',0	Skonnert <i>Johanne</i> .	Ikke afm.	c. 0,2 Sm NE. for Ruten.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
2—3	54° 51',6	12° 12',5	Vrag. Dybde o. Vg. 4,0 m.	Ikke afm.	c. 0,1 Sm SW. for Ruten.
2—3	54° 52',3½	12° 12',3	Vrag. Dybde o. Vg. 1,5 m.	Ikke afm.	c. 0,5 Sm N. t. E. for Ruten.
2—3	54° 51',8	12° 11',5	Vrag. Dybde o. Vg. 10,0 m.	Ikke afm.	c. 0,1 Sm S. t. W. for Ruten.
2—3	54° 51',2	12° 10',5	Vrag. Dybde o. Vg. 1,5 m.	Ikke afm.	c. 0,9 Sm SSW. for Ruten.
2—3	54° 52',5	12° 10',0	M/Galease <i>Ibæk</i> . Mast og Spryd i Vandoverfladen.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm N t. E. for Ruten.
2—3	54° 53',5	12° 06',4	Vrag. Dybde o. V. 10,0 m.	Ikke afm.	Tæt S. for Ruten.
2—3	54° 54',2	12° 00',5	Vrag.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm SW. for Ruten.
2—3	54° 58',7	11° 52',1	Motorskib <i>Hedvig</i> . Dybde o. Vg. 0 m.	Ikke afm.	c. 0,4 Sm NE. for Ruten.
3—4	54° 59',5	11° 50',1	Vrag. Dybde o. Vg. 7,5 m.	Ikke afm.	c. 0,1 Sm SW. for Ruten.
4—5	54° 59',6	11° 46',8	Vrag. Dybde o. Vg. 3,1 m.	Ikke afm.	c. 1 Sm S. for Ruten.
6—7	55° 01',2	11° 38',8	Vrag. Dybde o. Vg. 7,8 m.	Ikke afm.	c. 0,3 Sm SSW. for Ruten.
7—8	55° 02',3	11° 35',9	M/Galease <i>Erna</i> . Dybde o. Vg. 8,0 m.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm NNE. for Ruten.

Kort Nr. 162, 161, 160, 140, 187 og 188.

(Rutemeddelelse Nr. 44/1946
udgaar).

Rute 44 a. Masned Sund Havne.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 00',5	11° 49',3	Spidstd. m. 3 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 44.
2	Herfra følges normal Afmærkning i Ore Fyr hvide Fyrvinkel og gennem den gravede Rende til Masned Sund Havne. (Vordingborg S.-Havn, Masnedøværkets Havn og Masnedø Anlægsmole).						

Kort Nr. 161, 160 og 140.

(Rutemeddelelse Nr. 45/1946
udgaar).

Rute 44 b.

Nykøbing paa Falster.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.

Punkterne 1—3 angiver Rutens E.-Side; der skal holdes 100 m W. om Vagerne.
Der skal holdes N. om Vageren i Pkt 4.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 01',6	11° 38',4	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 44.
2	55° 00',0	11° 38',1	Spidstd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- str.			
3	54° 56',7	11° 38',4	Spidstd. m. 1 opadv. Koste.	r.			
4	54° 54',1	11° 43',7	Stage m. 1 opadv. Koste.	r.			
<p>Der skal holdes N. om denne Vager. Herfra følges normal Afmærkning til <i>Nykøbing F.</i></p>							

II. Viag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
2—3	54° 56',6	11° 37',2	Skonnert <i>Ruth</i> . Dybde o. Vg. 7,2 m.	Ikke afm.	c. 0,6 Sm W. for Ruten.
2—3	54° 56',7	11° 36',6	M/Skib <i>Hinrich</i> . Dybde o. Vg. 7,5 m.	Ikke afm.	c. 1 Sm W. for Ruten.

Kort Nr. 160 og 140.

(Rutemeddelelse Nr. 46/1946
udgaar).

Rute 44 c.

Karrebæksminde (Næstved).

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Punkterne 1—5 angiver Rutens W.-Side. Der skal holdes 100 m E. om Afmærkningen.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 02',9	11° 31',4	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 44.
2	55° 04',2	11° 32',7	Spidstd. m. Stage.	r.			
3	55° 05',3	11° 33',7	Spidstd. m. Stage.	r.			
4	55° 07',3	11° 35',4	Spidstd. m. Stage.	r.			
5	55° 09',4	11° 37',2	Spidstd. m. Stage.	r.			
6	Karrebæksminde (herfra til Næstved).						

Kort Nr. 160 og 140.

(Rutemeddelelse Nr. 47/1946
udgaar).

Rute 44 d.

Bandholm og Sakskøbing.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Punkterne 1—3 angiver Rutens S.- og E.-Side. Der skal holdes 100 m N. (henholdsvis W.) om Afmærkningen.
Den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon i Pkt. 4 skal holdes om Bagbord.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 04',6	11° 22',2	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 44.
2	55° 04',2	11° 18',4	Lys- og Fltd.	r.	Vejrø	Hvidt Tre-Blk. hv. 15 ^s .	
3	55° 03',3	11° 16',3	Stage m. 1 opadv. Kost.	r.			
4	55° 01',6	11° 15',4	Spidstd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- str.			
Herfra følges normal Afmærkning gennem <i>Staal dyb</i> og <i>Lindholm Dyb</i> (fra <i>Lindholm Dyb</i> udgaar Rute til <i>Fejø</i> og <i>Femø</i> , Rute 44 e)							
5	54° 52',3	11° 28',6	til Ikke afm.				Tilslutningspunkt for Rute 44 f.
Herfra gennem de gravede Render enten til <i>Bandholm</i> eller til <i>Sakskøbing</i> .							

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
4—5	54° 54',8	11° 22',2	Vrag.	Ikke afm.	c. 0,6 Sm W. t. S. for Ruten.
5— <i>Sakskøbing</i>	54° 51',6	11° 30',8	Vrag. Dybde o. Vg. 2,8 m.	Ikke afm.	Tæt N. for Ruten.

Kort Nr. 160 og 140.

(Rutemeddelelse Nr. 48/1946
udgaar).

Rute 44 e.

Fejø og Femø.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Punkterne angiver Rutens Midterlinie.
Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Mølet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 54',3	11° 25',1	Nejbøje.	r.			
2	54° 55',9	11° 26',8	Netbøje.	r.			
	Herfra enten til eller videre		Fejø Havn til				
3	54° 56',5	11° 29',2	Netbøje.	r.			
4	54° 58',0	11° 29',2	Netbøje.	r.			
5	54° 58',4	11° 30',5	Ikke afm.				
6	Femø Havn						

Kort Nr. 160 og 140.

(Rutemeddelelse Nr. 49/1946
udgaar).

Rute 44 f.

Askø.

I. Ruten er ikke afmærket.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Ann.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 52',3	11° 28',6	Ikke afm.				Tilslutningspunkt til Rute 44 d.
2	Askø Havn.						

(Rutemeddelelse Nr. 50/1946
udgaar).

Rute 45.

Nyborg Fjord—Farvandet S. for Fyn—Lille Bælt.

I. Ruten er afmærket som anført.

Punkterne 1—6 og 8—17 angiver Rutens Midterlinie. Afmærkningen skal her holdes om Bagbord.

Der skal holdes N. om Vageren S. for Punkt 7.

Rutens Bredde: Punkt 1—6: 400 m.

10° 33',3 E.—Punkt 12: 400 m.

Punkt 12—*Faaborg*: 120 m.

— 12—15: 400 m.

— 15—16: 1200 m.

— 16—17: 400 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 16',5	10° 51',3	Ikke afm.				Tilslutningspunkt til Rute 28 b.
Paa 55° 16',4 N. 10° 50',9 E. (Punkt 5 i Rute 28 b.), c. 400 m W. t. S. for Punkt 1, ligger en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvist Lys med En-Fmk. hv. 7½ s.							
2	55° 14',3	10° 51',1	Spidstd. m. Stage.	r.			
3	55° 12',2	10° 50',9	Stage m. 1 opadv. Kost.	r.			
4	55° 10',0	10° 51',6	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			
4 a	55° 08',2	10° 50',2	Spidstd. m. Stage.	r.			Skæringspunkt med Rute 45 a.
4 b	55° 06',4	10° 48',8	Spidstd. m. Stage.	r.			
4 c	55° 04',6	10° 47',4	Spidstd. m. Stage.				
4 d	55° 02',9	10° 46',0	Spidstd. m. Stage.	r.			
5	55° 01',1	10° 44',6	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt med Rute 45 b.
6	55° 01',5	10° 41',0	Ikke afm.				Tilslutningspunkt for Rute 45 c.

Paa 55° 01',3 N. 10° 41',0 E., c. 350 m S. for Punkt 6 (Punkt 1
i Rute 45 c), ligger den hvidmalede Lystønde *Middelgrund*, der
viser hvidt Et-Blk. hv. 6 s.

Herfra følges normal Afmærkning gennem *Svendborg Sund* til

Punkt.	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
7	55° 02',2	10° 34',0	Ikke afm. c. 100 m S. for Punkt 7 ligger <i>Iholm Flak</i> hvide Stage m. 1 Halmvisk.				
Der skal holdes N. om dette Sømærke.							
8	55° 01',2	10° 31',0	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt for Rute 45 d.
9	55° 01',8	10° 26',7	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			
9 a	55° 01',6	10° 22',9	Spidstd. m. Stage.	r.			
10	55° 01',5	10° 19',0	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
11	55° 02',9	10° 15',1	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			
12	55° 02',6	10° 14',3	Lys- og Klttd. Herfra enten i Fyrlinierne til <i>Faaborg</i> eller til <i>Avernakø</i> Anlægsbro eller videre til	r.	12	Hvidt Et-Blk. hv. 3 s.	
13	55° 02',4	10° 13',7	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt for Rute 45 e.
14	55° 02',0	10° 12',9	Spidstd. m. Stage.	r.			Tilslutningspunkt for Rute 45 g.
15	55° 01',6	10° 11',8	Lys- og Klttd.	r.	15	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 7 s.	
16	54° 59',5	10° 08',4	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt med Rute 45 b.
17	55° 01',1	10° 02',0	Lysspirttd.	r. med gul Top	5	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	Tilslutningspunkt til Rute 25.

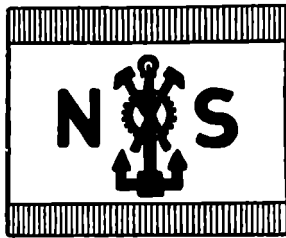
II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne:	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
4 c—4 d	55° 03'0	10° 47',7	Jagt <i>Capella</i> . Dybde o. Vg. 10,3 m.	Ikke afm.	c. 1 Sm E. for Ruten.
5—6	55° 00',7	10° 41',6	Muligvis <i>tyisk Hur-</i> <i>tigbaad 311</i> .		c. 0,7 Sm SSW. for Ruten.
6—7	55° 02',5	10° 34',8	Vrag.	Ikke afm.	c. 0,1 Sm N. for Ruten.
13—14	55° 02',0	10° 13',4	Vrag. Dybde o. Vg. 8,4 m.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm SE. for Ruten.
Ved Pkt. 14	55° 01',4	10° 13',9	Luftfartøj.	Ikke afm.	c. 0,8 Sm SE. for Ruten.

Kort Nr. 170, 152, 150.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

SCHERMULY

PISTOLRAKETTER FOR LINEKASTNING

bruges i 90% af alle britiske Skibe.
Sikreste Forbindelsesmiddel med nødstødt
Fartøj eller med Land.
Hurtigste Redningsmiddel for Mand overbord.
Rækkevidde indtil 1000'

FALDSKÆRMSNØDSIGNAL

for Tilkaldelse af Undsætning.
Bør findes i alle Redningsbåde.
Automatisk Affyring af Raket og Tænding i
1000' Højde af faldskærmbaaret Blus med
150,000 Lys Styrke og $\frac{3}{4}$ Min. Brændetid.
Synligt indtil 50 Sømil Afstand

Eneforhandler i Danmark

**SCANDINAVIAN
STEEL & SHIPPING AGENCY**
A. LØNBERG-HOLM

Toldbodvej 40, København K.
Telf. C. 14.150 . Telg. Scandship

Den store Succes



**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

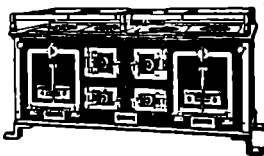
damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere


Fødevandsfiltre

Evaporatorer

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S
 HOLBLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.
*Kabys & Komfurer
 til Kul og Olie*
 Forlang Katalog Tit. C. 1630



A/S
EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE
 KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K
 TELEFON CENTRAL 5195
 UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
 TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Dampskibsaktieselskabet
„Progress“
 Kalvebod Brygge 4
 København

 Telegr.-Adr. »Mariusene Telefon Central 12057

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
ASSENS
 TELGR.-ADR. „SHIPPING“. — STATS-TELF. 10. — TELF. 200.
 PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.
 SVANE & GJØRDING
 Statsautoriserede Skibsmæglere
KOLDING
 BEFRAGTING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE
 AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
 TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
 SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
 Telefoner 11 & 41
 Telegram-Adresse:
 »HOVMAND«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER
 INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
 Telf.: Cementcentralen Nr. 1
 Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
 Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
 Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

P. A. NIELSEN
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 BEFRAGTNINGSFORRETNING
 SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG
 Telegramadresse: NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.
 VED
HALFDAN RASMUSSEN
 STATS-AUT. SKIBSMÆGLER
NAKSKOV
 RIGSTELEFON NR. 7
 TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ TELEFON NR. 108, 408 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
 TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
 Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
 Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG
 Tlf: 25 (2 Lin.), 262 Telegram-Ad.
 Stat 2. »Hude.
 Privat 1030 Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
 Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG
 Lloyds Agent
 TELEFON
 NO. 4. 601. TLGR. ADR.
 SCHULTZ

A. E. SØRENSEN
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG
 TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
 THE BOE CODE PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 5

FREDAG 31. JANUAR 1947

54. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SØMANDSKOMMISSIONEN AF 1947

Under 23. Januar 1947 har Handelsministeriet ned-sat en Kommission med den Opgave at overveje Spørgsmaalet om en Revision af Lov om Sønæring af 28. Februar 1916 med senere Ændringer, Lov om Navigationsundervisningen af 28. Februar 1916 med senere Ændringer og Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. af 19. Marts 1930 og herom at gøre Indstilling til Ministeriet samt at fremkomme med Indstilling angaaende Spørgsmaalet om en rationel Tilrettelæggelse af Sømandsuddannelsen.

Kommissionen har følgende Sættning:

Afdelingschef Ove Nielsen, Kontorchef J. Christiansen, Kontorchef H. Juul, Skibsinspektør G. J. Johansen, Navigationsdirektør, Kaptajn H. A. Gulddammer, Direktøren for Maskinistundervisningen, Civilingeniør E. Stahl, Orlogskaptajn A. Legind, Kommandørkaptajn Niels Baron Juel-Brockdorff, Kommandør H. G. Bildsøe, Direktør Hakon Christiansen, Skibsreder T. C. Christensen, Direktør E. Mægaard, Overingeniør H. Qvist, Skibsreder A. E. Sørensen, Forretningsfører Peter Grube, Direktør R. L. Albertsen, Kaptajn H. P. Hagelberg, Forretningsfører H. Christiansen, Maskinmester K. A. Rasmussen, Sekretær Johs. Hansen, Forbundsformand Th. Laursen, Forbundsformand Harry Rasmussen, Forretningsfører Peter Jensen, Kasserer C. H. Luckow, fhv. Landstingsmand M. C. Jensen og Fiskeskipper Laur. Thygesen.

Til Sekretær for Kommissionen er beskikket Fuldmægtig i Handelsministeriet Sven Lunddahl og Fuldmægtig i Handelsministeriet Frits Lage.

STATSSKOLESKIBET DANMARK

Statsskoleskibet »Danmark« ventes hjem fra Be-gyndelsen af April, og der har allerede meldt sig en Mængde Ansøgere til Sommerens og Vinterens Togter.

Den 15. Juni paabegyndes et 2½ Maanedes Som-mertogt i hjemlige Farvande, umiddelbart efter star-tes det store Vintertogt til fremmede Have og Havne, hvilke vides dog endnu ikke.

Der er foreløbig udleveret 150 Ansøgningskemaer. Fristen udløber først den 1. April, og Skoleskibet faar højst Brug for 115 Elever. Ansøgerne maa have sej-let mindst 4 Maaneder i Forvejen, og ved Udvælgel-sen tages Hensyn til Søfartstid, Sundhedstilstand, Eksaminer og øvrige Kvalifikationer.

DANSK STYRMANDSFORENINGS JUBILÆUM

Dansk Styrmandsforening havde paa 40 Aars Da-gen d. 27. Januar stort Besøg af mange Gratulan-ter. I Anledning af Jubilæet er der udarbejdet et Festskrift, der beretter om Foreningens Virksomhed genn-em de 40 Aar, og der udbetales en Uges ekstra Understøttelse til arbejdsledige og syge Medlemmer. I Anledning af Jubilæet er der udarbejdet et Festskrift, der beretter om Foreningens Virksomhed genn-em de 40 Aar, og der udbetales en Uges ekstra Understøttelse til arbejdsledige og syge Medlemmer. ter fra de nautiske Foreninger, Myndighederne, Re-deriforeningerne og andre, som Foreningen i Aarenes Løb har været i Samarbejde med. Der kom mange Ga-ver, Blomster og telegrafiske Hilsener med gode Øn-sker for Fremtiden. I Foreningens Lokaler modtog Forretningsføreren og de hjemmeværende Medlemmer af Bestyrelsen ved en Reception de mange Gæster.

DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENING

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe afholdt d. 25. Januar sin aarlige Generalforsamling paa Hotel »Ærø« i Marstal, hvortil der var god Til-slutning. Foreningen er, som bekendt, stiftet i Mar-stal den 2. Marts 1897, og det var saaledes den 50. Generalforsamling, der afholdtes. Isforholdene havde nær sat en Stopper for Afholdelsen i Marstal, hvad der vilde have været beklageligt, idet man ønskede, at Jubilæumsgeneralforsamlingen skulde finde Sted i Stiftelsesbyen, og saaledes blev det heldigvis.

Forretningsføreren, Direktør *Peter Grube*, aflagde Beretning og kom herunder ind paa alle de mange, alvorlige Problemer Smaa-skibsfarten har at kæmpe med i Dag, og udtalte tilsidst: Angaaende Udsigterne for 1947 er det umuligt at udtale sig, men lad os haabe, at det nye Aar, der bliver et Jubilæumsaar, idet Foreningen den 2. Marts fejrer sin 50 Aars Fødselsdag, maa blive godt og lykkeligt for Medlemmerne.

Som en virkelig god Nytaarsgave skal nævnes Fragt-nævnets Beslutning om fra og med den 16. December d. A. at ophæve Kontrollen med Smaa-skibene, hvor-ved den af Skipperne med Længsel ventede Frihed nu er opnaet fuldt ud, idet Maksimalraterne for den indenrigske Fart dog indtil videre bibeholdes. Her-efter kan Rederiforeningen, eventuelt i Samarbejde med de svenske og norske Sejlskibsrederiforeninger, for den udenrigske Sejlads' Vedkommende selv fast-sætte sine Rater og Betingelser uden Indblanding fra de lovgivende Myndigheder, som sikkert selv føler det som en Lettelse at kunne »smide Fortøjningerne los« for Smaa-skibene. Lad os nu sejle vor egen Sø paa en Maade, som aftvinger Respekt, og fremdeles vise Samfundet, hvor vigtigt det er at opretholde den danske Smaa-skibsfart, uden hvilken vort Land vilde være mere end daarligt stillet.

Beretningen affødte nogen Diskussion, som dog for-løb i Harmoni, men snart skulde Harmonien opløses i en Disharmoni, idet Bestyrelsens Forslag om at af-skedige Forretningsføreren, Direktør *P. Grube*, frem-kaldte en Storm, der vältede — ikke Direktør *Grube*, men Bestyrelsen, der efter et Mistillidsvotum foretrak at træde tilbage. En ny Bestyrelse skal derpaa vælges om nogen Tid.

Iøvrigt blev den snart 50-aarige Forening selvføl-geligt stærkt hyldet i Skrift og Tale i Anledning af Ju-bilæet, og i Ærø Venstreblad skrev Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening og Søfartsraadets, Skibsreder *Chr. Harhoff*, København, følgende Artikel: I Anledning af Dansk Sejlskibsrederiforening for min-dre Skibes 50 Aars Jubilæum vil jeg gerne paa Dansk Dampskibsrederiforeningens og Søfartsraadets Vegne have Lov til at bringe Foreningen mine bedste Lyk-ønskninger, idet jeg samtidig udtrykker Haabet om al mulig Fremgang i de kommende Aar.

Igennem de forløbne Aar har der været et udmær-ket Samarbejde mellem Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe og Dansk Dampskibsrederiforening, og i Fællesskab har man løst mange Spørgsmaal til Gavn for Erhvervet og udført et Arbejde for at sikre Skibsfartens Organisationer en vejledende Indflydelse

paa Statsmagtens Behandling af Skibsfartens Spørgsmaal.

Smaaskibsfarten vil i Kraft af Landets Struktur altid være af stor Betydning ved Varetransporten mellem de forskellige Landsdele samt i de indre Farvande, og Smaaskibene har og vil ogsaa fremtidig have en Mission ved Uddannelsen af Mandskabet til de større Skibe.

Under de 2 Verdenskrige, som Danmark har gennemlevet i den sidste Menneskealder, har Smaaskibsfarten været af uvurderlig Betydning ved Transporten af de for Landets Næringsliv nødvendige Tilførsler og har gennem dette Arbejde været medvirkende til, at det danske Samfund forsyningsmæssigt er kommet saa lempeligt igennem Krigene.

Den lige afsluttede Verdenskrig har bevirket mange og sørgelige Tab af Menneskeliv som Følge af det store Antal Krigsforlis og har ramt saavel Smaaskibssom Dampskibsflaaden haardt, og et stort og vanskeligt Genopbygningsarbejde af Handelsflaaden foreslaar.

Det er mit Haab, at saavel Smaaskibsflaaden som Dampskibsflaaden maa blive genopbygget til Gavn for Erhvervet og det danske Samfund. Maatte de kommende Aar bringe gode Konjunkturer for Skibsfarten, saaledes at den stærkt tiltrængte Fornyelse af Handelsflaaden kan finde Sted.

MINESTRYGNINGEN

De tyske Ministrygerstyrker i Danmark omfatter for Tiden kun een Flotille med en Besætning paa ca. 850 Mand, hvoraf ca. 70 Officerer. De er alle baseret i Frederikshavn, efter at Ministrygerbasen i København blev lukket kort før Jul. Til Foraaret vil der imidlertid komme fire tyske Flotiller med tilsammen ca. 3000 Mands Besætning paa Arbejde i danske Farvande. De vil foruden i Frederikshavn ogsaa blive baseret i Hirtshals, idet deres Hovedopgave bliver at stryge Skagerak-Spærringen.

En Del af dem skal ogsaa arbejde paa Herthas Flak i det nordlige Kattegat, og de kan i daarligt Vejr blive tvunget til at søge ind til Grenaa. De tyske Ministrygere vil fremtidig ikke blive ledsaget af danske Bevogtningsfartøjer, idet man finder det vigtigere at lade de danske Skibe deltage aktivt i Ministrygningen. Hen imod Slutningen af Sommeren 1947 vil alle de tyske Ministryger-Mandskaber blive hjemsendt, men den danske Marine haaber at kunne overtage Materiellet og bemane det med dansk Personel, indtil Ministrygningen i de danske Farvande er afsluttet, antagelig i Løbet af Aaret 1948.

Disse Oplysninger blev forleden Dag givet Pressen af Chefen for Ministrygningstjenesten, Kommandør *E. M. Dahl*, der ligeledes klarlagde Aarsagerne til, at Strygningen maa have sin Tid, idet han udtalte:

— De danske Farvande hører til de tættest minerede i hele Verden. Efter den danske Marines Selvudslettelse den 29. August 1943 havde vi ikke selv noget videre Materiel, men de tyske Ministrygere, der ved Kapitulationen befandt sig i danske Havne og Farvande, fik Lov at blive her og har siden Oktober 1945 været under dansk Kontrol. Samtidig har vi opbygget vor egen Ministrygningstjeneste, idet Marinen dog ogsaa har andre Opgaver at varetage, bl. a. Forbindelsen med Færøerne og Grønland, Uddannelsen af Personel og Genopbygningen af Flyvevaabnet. Vi har haft udmærket Gavn af vore Reserveofficerer, og en af dem, Orlogskaptajn *Larsen*, der førte de danske Skibe hjem fra Kiel, gør god Fyldest som Flotillechef. Ministrygning et et vanskeligt og livsfarligt Arbejde, og det kan kun udføres i Dagslys. Derfor er det rimeligt at henlægge de større Eftersyn og Reparationer af Materiellet til den mørke Aarstid, hvor der alligevel kun er faa effektive Arbejdstimer pr. Dag. Af de tre tyske Flotiller blev derfor de to sendt hjem i Efter-

aaret, men de vender tilbage i næste Maaned, og lidt hen paa Foraaret vil der i Danmark være baseret fire tyske Flotiller paa ca. 60 Skibe med en Besætning paa ca. 3000 Mand. Dertil kommer to danske Flotiller med 4—500 Mand, saaledes at den samlede Styrke bliver paa 103 Skibe, hvoraf 77 vil være udrustet til Stadighed. Den internationale Ministrygning afsluttes i Løbet af Sommeren 1947, og de tyske Besætninger sendes hjem. Efter September bliver Danmark derfor alene om at fortsætte Ministrygningen, og vi haaber da at kunne overtage to Flotiller af middelstore tyske Ministrygere, de saakaldte R-Baade. Vi maa i saa Fald udvide vort Ministrygnings-Personel. For Tiden har vi 18 Søofficerer af Linien og 16 Søofficerer samt 14 Kadetter af Reserven tjenstgørende under Ministrygningen.

MINEULYKKE

Ved en Minesprængningsulykke ved Hvide Sande d. 25. ds. blev en af Marinens Dykkerbaade sprængt i Luften. Fem Mand, 2 Befalingsmænd og 3 Værnepligtige omkom, mens to Værnepligtige blev haardt saaret.

De omkomne er:

Mine-Kvartermester I *Axel Johannes Sørensen*, Bremsgade 51, København.

Torpedo-Underkvartermester I *Karl Aage Kolte-Sørensen*, Grønnevej 51, Virum.

Værnepligtig Maskinist, Hovednummer 1937, *Niels Tilsted Kjeldsen Jensen*, Haslund-Kjær, Randers.

Værnepligtig, Hovednummer 8880, *Peter Rasmus Bech-Christensen*, Sejro.

Værnepligtig, Hovednummer 1300, *Andree Verner Nielsen*, Holbergsgade 37, Aarhus.

Om Ulykkens nærmere Omstændigheder oplyses, at Dykkerbaadens Mandskab kort forinden Ulykken havde bortsprængt 6—7 af de af Tyskerne under Besættelsen udlagte Forstrandsminer. Man var netop ved at arbejde med den 7. eller 8. Mine, da Eksplosionen indtraf, antagelig ved at Dykkerbaaden som Følge af et usædvanligt Lavvande er stødt mod Hornet paa Minen. I Dykkerbaaden befandt sig fem Mand, hvoraf de fire blev dræbt paa Stedet, mens den femte blev haardt saaret.

D. D. P. A.-FONDET

Bestyrelsen for D. D. P. A.-Fondet har for nylig Buddelt 34.500 Kr. af Fondets Midler for 1946 til nationale, sociale, videnskabelige, erhvervmæssige og humanitære Formaal.

Af Fondet, der er oprettet af Det Danske Petroleums Aktieselskab i 1936 med en Kapital paa 300.000 Kr., er der ialt indtil Dato udbetalt 375.500 Kr., og Kapitalen er pr. 1. Januar 1947 ved Opsparing og Tilskud fra Selskabet vokset til 933.000 Kr.

Af de Foreninger, Institutioner, Selskaber og lignende, der i 1946 har faaet Tilskud af D. D. P. A.-Fondet, skal vi blandt andre nævne: Grænseforningen, Det Danske Selskab, Foreningen Dansk Samvirke, Dansk Røde Kors, Nationalforeningen til Tuberkulosis Bekæmpelse, Landsforeningen til Kræftens Bekæmpelse, De samvirkende Menighedsplejer, Foreningen til Hjælp til grønlandske Børn, Danmarks Amerikanske Selskab, Det Danske Spejderkorps og Købmandsskolens Gymnastikforening.

ENGELSK SKIBSBYGNING

De engelske Værftsarbejdere har nu en Arbejdstid paa 44 ugentlige Timer, men kræver nu at faa denne Tid fordelt paa fem Dage, hvad der vil betyde ni Timers Arbejdstid i fire Dage og otte den femte Dag, medens der i Dag arbejdes fem og en halv Dag. Arbejdsgiverne gaar stærkt imod dette sidste Krav, idet de mener, at en ni Timers Arbejdsdag er for meget for det krævende Arbejde, der er Tale om.

Ugens Fragtberetning.

Efterspørgslen paa Fragtmarkederne er vedvarende meget livlig, og Rateniveauet er stort set uforandret. Paa de oversøiske Markeder er det stadig den transatlantiske Trade, der er dominerende, og det er Kul- og Kornexporten fra U.S.A. og Canada, som Hovedinteressen samler sig om. For engelsk Regning er sluttet mange Baade for Korn fra St. John eller Halifax til de engelske Ministry Rates. For Kul fra U.S. Atlantic til forskellige europæiske Destinationer er der ligeledes sluttet mange Skibe. Af sidste Slutninger kan nævnes: New York/Antwerpen, Januar Lastning til \$12.50, og Baltimore/Antwerpen, for spot Lastning til \$12.65. For Februar Tonnage er Raterne noget lavere, til Antwerpen er saaledes sluttet til \$11.25, og til Nordfrankrig til \$12.15. En Liberty Baad sluttedes for 4 Rejser begyndende i Februar fra Hampton Roads til Nordfrankrig til \$11.15. Til Danmark ligger Raten omkring \$13 for Februar Tonnage. Af anden transatlantisk Kulforretning kan nævnes: 8000 Ts. Hampton Roads/Las Palmas til 60/-, og 7000 Ts. Northern Range/Alexandria til \$16. Korn fra Golfen til Vestitalien er sluttet til \$16, og for en enkelt Ladning paa 8500 Ts. Gulf/Lissabon indikeres \$15.75. Gulf/Antwerpen søger Tonnage til \$12.85 for tungt Korn. Fra Northern Range til Sydamerika noteres en lang Række Kullaster til Rater, der ligger omkring \$13 Basis Buenos Aires eller Montevideo. Fra Cuba til UK. meldes en enkelt Sukkerlast sluttet til \$17.75 med Option af San Domingo Lastning til \$16.50.

River Plate er stadig uden større Interesse for Tramp-tonnage, og Raterne ligger en Smule svagere. 9000 Tonner sluttedes fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen til \$15.75.

Paa Pacific Markederne er der kun begrænset Efter-spørgsel. Fra Chile kan sluttet Salpeter til Alexandria til 106/6d. Fra Nordpacific søges Tonnage til Shanghai for Kul til uforandrede Rater, og 2 græske Liberty Dampere er sluttet for Korn til Østkysten af Indien til \$26 med Option af Vestkysten af Indien

til \$2 mere. For en Ladning Staalvarer fra 3 Havne U.S. West Coast til Buenos Aires indikeres \$15 fio.

Fra Philippinerne til Genua er sluttet Tonnage for Copra til \$31 paa Gross terms, og samme Rate noteres for 5000 Ts. til Antwerpen. 9000 Ts.. Manganmalm sluttedes fra Bombay til Genua til 60/-, fio. Kul fra 1 Havn Japan til Hongkong er sluttet til 35/-, fio., og Ris Rangoon/Hongkong har maattet betale 65/- . Kul fra Calcutta til Colombo har faaet Tonnage til 25 Rupees. Salt fra Port Said til Calcutta indikerer 55/-, og Salt Port Said/Japan har sluttet yderligere Tonnage til 65/-.

De europæiske Markeder er uden større Ændringer. Middelhavsmarkederne har været noget livligere og mange Baade sluttedes for Fosfat. Kis, Salt o. s. v. til praktisk talt uændrede Rater. 7800 Tonner sluttedes Sfax/Antwerpen til 39/-, flere Baade sluttedes fra Casablanca til Antwerpen til 31/-, og for Pyrites fra Huelva til Hamburg eller Bremen betaltes 32/6d. Salt fra Sfax til Reykjavik fik 4000 Tonner til 85/- . Fra Casablanca til Australien indikeres 62/6d. for any size Fosfat.

I vore nære Farvande er Forholdene jævnt rolige. Der sluttet stadig Kul- og Kokslaster fra U.K./Emden til danske Havne til uændrede Rater. Østersømarkederne viser kun ringe Interesse for Tonnage; de fleste Havne er jo nu lukkede af Is. Fra Oxelösund noteres forskellige Malmlaster til UK. til uændrede Rater.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgslen meget betydelig, og der gøres en hel Del Forretninger, hovedsagelig for enkelte Ture eller for kortere Perioder. 10.000 Ts. Damper er sluttet for 6 Maaneders australsk Fart til 20/6d., og en anden Damper af samme Størrelse sluttedes for transatlantisk Rundtur til 20/- . Norsk 5000 Tonner er sluttet til skandinaviske Befragtere til omkring 30/-, og en norsk 2500 Tonner fik 42/6d. for Middelhavsrundtur.

Arbejderne har strejket ved flere Værfter uden Til-ladelse fra deres Organisationer. Strejkerne har ganske vist som Regel kun varet nogle faa Dage, men med den nuværende Mangel paa Arbejdskraft og de mange Ordre kommer disse Aktioner naturligvis meget ubejlignet for Virksomhederne, ligesom de evindelige Lønstridigheder utvivlsomt vil virke forsinkende paa Afleveringen af de bestilte Skibe og saaledes i det lange Løb i en betragtelig Grad forringe engelsk Skibsbygnings Konkurrencemuligheder.

Trods alle Vanskeligheder af denne Slags fører engelsk Skibsbygning imidlertid klart i Dag. Lloyd's Registers Kvartals-Statistik pr. 31. December viser saaledes en ny Fremgang for Skibsbygningen i Storbritannien og Irland. Ved Aarets Udgang var der 1.937,062 Brutto-Registertons under Bygning, hvilket er 62,184 Tons mere end ved Udgangen af September og 324,252 Tons mere end ved Udgangen af 1945. Faktisk er det den største Tonnagemængde, der har været under Bygning paa een Gang siden Marts 1922, da der byggedes 2,235,998 Tons.

Af den samlede Verdensskibsbygning ved Aarsskiftet paa 3,678,481 Tons fandt 52,7 pCt. Sted ved britiske Værfter, og heraf var ca. 478,000 Tons eller ca. 25 pCt. af det samlede Program under Bygning for udenlandsk Regning. Det tilsvarende Tal var 105,000 Tons ved Udgangen af Marts 1946, 247,500 Tons ved Udgangen af Juni og 387,000 Tons ved Udgangen af September. Denne Fremgangslinie synes at fortsætte.

Den britiske Værftsindustri's største udenlandske Aftagere er Norge (20 Skibe paa 112,800 Tons).

Frankrig (42 Skibe paa 94,215 Tons), Portugal (7 Skibe paa 54,260 Tons), Holland (9 Skibe paa 41,200 Tons), Danmark (9 Skibe paa 31,860 Tons), Argentina (3 Skibe paa 15,280 Tons), Chile (2 Skibe paa 11,800 Tons) og Island (19 Skibe paa 10,735 Tons).

De vigtigste Værftsindustri-Distrikter paa de britiske Øer er: Glasgow (98 Skibe paa 426,776 Tons under Bygning ved Udgangen af 1946), Newcastle (63 Skibe paa 381,105 Tons), Belfast (24 Skibe paa 235,950 Tons), Greenock (45 Skibe paa 194,790 Tons), Sunderland (41 Skibe paa 193,700 Tons), Middlesbrough (16 Skibe paa 109,730 Tons), Barrow, Maryport og Workington (5 Skibe paa 104,000 Tons), Liverpool (22 Skibe paa 96,374 Tons) og Hartlepool (15 Skibe paa 58,280 Tons).

ALUMINIUMSKIBE

De første to Skibe bygget helt af Aluminium skal i den nærmeste Fremtid løbe af Stabelen i Amerika. Skibene er paa henholdsvis 10.200 og 6700 Br. Tons. Man regner med, at deres Lasteevne bliver 50 pCt. større end almindelige Staal-skibe.

Norges Handels- og Sjøfartstidende har i Anledning af denne Meddelelse haft en Samtale med Overingeniør Brinck fra A/S Nordisk Aluminiumsindustri, der udtaler, at efter hans Mening drejer det sig om en Aluminiumslegering 61 S, der bestaar af 1 pCt. Mangan, 0,25 pCt. Kobber, 0,6 pCt. Silisium, 0,25 pCt. Krom og Resten Aluminium. Denne Lelegering er forholdsvis billig og let at behandle, men da den indeholder Kobber, skulde den være mindre modstandsdygtig overfor Søvand.

Imidlertid har Amerikanerne under Krigen fremstillet en ny og stærkere Aluminiumslegering, der skal have en betydelig større Strækfasthed end almindeligt Skibsbygningsstaal. I det hele taget har man i Amerika indgaaende eksperimenteret med Aluminiumslegeringer under Krigen og bl. a. i April 1945 foretaget en indgaaende Undersøgelse af m.s. *Fernplant*, tilhørende Fearnley & Eger, Oslo. Dette Skibs Overbygning er bygget af Aluminium, og trods fem Aars Paavirkninger havde den der anvendte Aluminiumslegering klaret sig udmærket.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Radar i Kronprins Olav

D. F. D. S.s *Kronprins Olav* har nu faaet installeret et Radaranlæg, der allerede har været i Virksomhed paa flere af Skibets Ture.

Robins Legat

Robins Legat, der hvert Aar uddeles som Belønning for det største Redningsforetagende, er for 1946 tildelt Mandskabet fra Redningsstationen »Grenaa Havn« for dets store Indsats ved Redningen af Besætningen fra den danske Minestyger »M. S. 1016«, som strandede i Januar 1946 ud for Grenaa.

British Earl

British Earl, der minesprængtes ved Langeland, er nu af to Svitzerbaade indbragt til Nyborg, hvor den resterende Olieledning opløses. Efter en foreløbig Udbedring af Skaderne skal Tankskibet til England for Reparation.

Kollisionsulykken ved Korsør

Som en Konsekvens af Kollisionskatastrofen ved Indsejlingen til Korsør den 21. Februar i Fjor, da Motorfærgen *Nyborg* sejlede N. C. Monbergs Opmudringsmaskine *Neptunus* i Sænk, har Statsadvokaten begæret Færgens Fører, Kaptajn N. Vange, afhørt. Der er rejst Tiltale mod Kaptajnen for Overtrædelse af Sølovens Paragraf 293, som bl. a. omhandler Undladelse af at udvise fornøden Forsigtighed ved Navigeringen. Under et Søforhør i Korsør nægtede Kaptajn Vange imidlertid at erkende sig skyldig paa noget Omraade, og Sagen gaar derefter tilbage til Statsadvokaten for Udfærdigelse af Anklageskrift.

Nyt Radiofy

Paa Foranledning af Marineministeriet og Fyrvæsenet er man i disse Dage paa Skagens Fyr beskæftiget med at installere et Radiofy af helt ny Konstruktion, der skal kunne udsende Radiobølge hvert Minut, og som menes at ville blive af stor Betydning for Sikkerheden, ikke blot indenfor Skibsfarten, men ogsaa indenfor Lufttrafikken, der ved Hjælp af Radiobølgerne vil blive i Stand til at pejle sig frem i usigtbart Vejr.

Det er Meningen, at der skal installeres lignende Radiofy i Hanstholm og Blaavand. Radiofyret er meget kraftigt og vil kunne opfanges i en Afstand af indtil 400 Sømil, hvorfor det af Hensyn til de internationale Regler forsynes med en nødvendig Modstand, idet Skagens Fyr efter Reglerne kun maa strække 10 Sømil ud.

Ændringer i Skibsregistret

Dampskibsselskabet *Hafnia A/S*, København. Bestyrelsen. Indtraadt: Prokurist Karl Kristian Johansen, København.

Brutto- og Netto-Tonnagen for *M/S Arizona* af København (OXRA) er nu henholdsvis 4796 og 2966 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for *M/S Nordpol* af København (OXXB) er nu henholdsvis 4516 og 2679 Tons.

Fra svenske Værfter

Forleden Dag kunde Gøtaverken sende det nybyggede Tankmotorskip *Oljaren*, 13,100 Tons d.w., bygget til Rederi A-B. Transocean, ud paa en vellykket Prøvetur. Det nye Skib er det 33te Skib, Værftet har bygget til dette Rederi. Tilsammen har de 33 Skibe en Tonnage paa ca. 310,000 Tons d.w.

Skibsbesigtigelser

Besigtigelsesmand i 9 Aar for Den Norske Sjøkontroll i Storbritannien paatager sig privat Besigtigelse af Skibe, Bundbesigtigelser, Havarier, Skader, Reparationer samt for Køb og Salg.

H. Schieldsøe

3, Princes Gate E.,
Liverpool 8
Telefon: L-rk Lane 3497

En Lodsstilling ved København Lodseri

ønskes besat. Fortrinsvis Adgang til at komme i Betragtning har Navigatører med Skibsførerbevis, og som ikke er fyldt 32 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser og af eventuelle Forholdsattester modtages indtil den 21. Februar d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 21. Januar 1947.

Oljaren er et Søsterskib til m.t. *Zelos*, bygget 1942 til Transoil, til *Balaklava*, bygget 1944 til Transmark, og til *Kratos*, bygget 1945 til Transoil. Ved Bygningen af *Oljaren* har man dog i endnu højere Grad anvendt Svejsning, idet Skibet er helsvejet, hvorved det har faaet en noget større Lasteevne end Søsterskibene.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 483' 6". Bredder 50', Dybde 35' 6". Middeldybgaende paa Sommerfribord er 26' 9½".

Hovedmaskineriet bestaar af en 6-cylindret, 2-Takts, enkeltvirkende Dieselmotor af Gøtaverkens Konstruktion og Fabrikation. Motoren har en Cylinderdiameter paa 680 mm og en Slaglængde paa 1500 mm og udvikler 5200 IHK. ved 112 O/M, hvad der skal kunne give Skibet en Fart paa 13 Knob fuldt lastet.

For faa Dage siden blev det første Skib, der bygges i Stockholm for norsk Regning, det 2800 Tons d.w. store Motorskib *Mui Lee*, søsat ved Ekensbergs Varv.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 95 m, Bredde 13,25 m og Dybde til Shelterdæk 8,07 m. Hovedmaskineriet skal bestaa af to Polardieselmotorer paa tilsammen 3000 IHK., hvis Omdrejningstal ved et specielt Arrangement kan nedsættes til 130 O/M.

Skibet bygges til A/S Norfinn, Jørgen Krag, Oslo.

Holland-Amerika Linien

Holland-Amerika Liniens *Veendam* er nu klar efter en omfattende Ombygning og vil, efter hvad der meddeles, sættes i Fart i Februar paa Rotterdam-New York Ruten sammen med *Westerdam* og *Noordam*. *Veendam* kan medføre 222 Passagerer paa I Klasse og 330 paa Turistklassen.

Med Inka-Fartøj over Stillehavet

Den norske Forskningsrejsende *Thor Heyerdahl* har i Samarbejde med det amerikanske Krigsministerium tilendebragt Planlægningen af en Ekspedition til Stillehavets øer sammen med fem andre Nordmænd.

Ekspeditionen skal foregaa i et primitivt Fartøj, der er bygget efter samme System som de gamle Inkaers Fartøjer. Turen, der vil strække sig over 4000 miles, ventes at ville vare fire Maaneder.

PERSONALIA

70 Aar

Den 5. Februar fylder Havnemester i Aabenraa, Kaptajn P. Michelsen, 70 Aar. Kaptajn Michelsen var tidligere Fører i D/S Baltic, men forlod Søen 1933.

50 Aar

Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn J. C. Kolding, fylder den 4. Februar 50 Aar. Kaptajn Kolding er Fører af *M/S Mainz*.

Fyrvæsenet

Marineministeriet har under 13. Januar 1947 ansat Styrmands-Aspiranterne Volmer Marne Høyer Emdal og Erik Larsen som Styrmande af 2. Grad i Fyr- og Vagervæsenet samt Fyrskibsfører-Aspiranterne Peter Løjtved Fabricius og Jørgen Christian Hansen som Fyrskibsførere i 8. Lønningssklasse og Maskinmester-Aspirant Peder Rasmus Andersen Tannebek som Maskinmester af 4. Grad i Fyr- og Vagervæsenet, alle fra 1. Januar 1947.

Positionsliste pr. 28. Januar 1947

Danla

Cyrl afg. Barry 27.1. til Gibraltar. — Danklint afg. Herøen 29.1. — Tovell ligger i Delfzijl.



Bruus INTERNATIONAL
Skibsfarver
til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

Dannebrog

Dansborg pass. Dover 26.1. til San Juan (Porto Rico). — Ellensborg ank. Emden 24.1., laster for Danmark. — Frederiksborg ank. Kbhvn. 26.1., derefter Emden/Danmark. — Lilleborg pass. Trelleborg 27.1. til Gdansk/Danmark. — Nordborg afg. Emden 26.1. til Kbhvn. — Silkeborg ank. Emden 26.1., laster for Danmark — Skodsborg afg. Genua 25.1. til Bona/Dublin. — Søborg pass. Kbhvn. 27.1. til Newport, Mon. — Taarnborg ank. Casablanca 27.1., laster for Fredericia. — Uranienborg ank. Helsingør 31.8., Dok. — Ørneborg ank. Vejle 27.1., derefter Vejle/Kbhvn.

De forenede Kullimportører

Cimbria ank. Sunderland 30.1. — Concordia ank. Narvik 3.2. — Hafnia udlosset Aarhus 29.1. — Scandia udlosset Kbhvn. 30.1.

Det Dansk-Franske D/S

Blekinge afg. Cardiff 21.1. til U. S. A. — Bornholm afg. Kbhvn. 28.1. til Aarhus. — Halland afg. Casablanca 23.1. til Rouen. — Skaane reparerer Svendborg. — Slesvig afg. Newport News 26.1.

Det Danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Kbhvn. 25.1. — Wm. Th. Malling afg. Gdynia 24.1.

D. D. P. A.

Christian Holm i Dok North Shields. — Esso Nyborg afg. Aalborg 24.1. til Aruba. — Scandia forv. ank. dansk Havn ca. 5.2.

D. F. D. S.

Alabama i Dok i Kbhvn. til ca. 8.2., herfra via Middlebrough for Bundbehandling til Østnorge for at laste til Buenos Aires. — Alexandria i Esbjerg-Grimsby Ruten, fra Esbjerg hver Fredag, fra Grimsby hver Tirsdag. — Argentina ank. Portland Me 26.1., derfra ca. 29.1. til New York/Wilmington/Baltimore/Norfolk/New York. — Arizona afg. Kbhvn. 14.1. til Porto Alegre, afg. Las Palmas 27.1. — Bergenshus ank. London 25.1., derfra ca. 31.1. til Kbhvn. — Bolivia afg. Kbhvn. 24.1. til New York. — Brasilien ank. Cabedello 20.1., forv. afgaaet 27.1. til Paranagua. — Brynhild afg. Antwerpen 27.1. via Rotterdam til Kbhvn. — California ank. Aarhus 19.1., derfra forv. 28.1. til Aalborg for at laste til Rio de Janeiro. — Dronning Alexandrine afg. Thorshavn 27.1. til Reykjavik, derfra 1.2. til Thorshavn-Kbhvn. — Egholm afg. Oran 27.1. til Algier og Marseille. — Florida afskaar Antwerpen 27.-28.1. til Lissabon og Levanlen. — Garonne i Fart Kbhvn.-Østnorge-Kbhvn., ank. Oslo 25.1., derfra ca. 28.1. via Drammen til Kbhvn. — Halfdan afg. La Pallice 24.1. til Antwerpen, derfra ca. 31.1. til Kbhvn., Odense, Vejle og Svendborg. — Harald afg. Kbhvn. 28.1. til Randers, derefter Newport/Cardiff/Swansea/Liverpool-Kbhvn. — Hebe ank. Kbhvn. 26.1. — Hindsholm ank. Antwerpen 23.1., derfra ca. 29.1. til Casablanca, Tanger, Oran og Algier. — Hjortholm ank. Palermo 26.1., derfra ca. 28.1. til Kbhvn. via Gibraltar. — Hroar i Fart Kbhvn.-Hangö-Kbhvn., ank. 27.1., fra Kbhvn. 1.2., fra Helsingfors 8.2. — Ivar ank. Antwerpen 20.1., derfra ca. 30.1. til Kbhvn., Middelfart, Aarhus og Horsens. — J. C. Jacobsen afg. Kbhvn. 25.1. til Antwerpen, derfra ca. 31.1. til Kbhvn. og Frederiksværk. — Jolantha ank. Hull 24.1., derfra ca. 28.1. til Kbhvn. — Katholm ank. Kbhvn. 23.1. — Kentucky ank. Liverpool 23.1., derfra ca. 4.2. via Antwerpen til Kbhvn./Randers. — Knud ank. Aarhus 26.1., derfra ca. 29.1. via Methil til Manchester-Kbhvn. — Louisa afg. Bahia 18.1. via Las Palmas til Kbhvn. — Maine ank. Aarhus 25.1., derfra ca. 30.-31.1. til Kbhvn. — Margrethe afg. Immingham 27.1. til Kbhvn. — Marocco ank.

Genua 23.1., derfra ca. 28.1. til Livorno, Neapel og Sicilien. — Paraguay ank. Oslo 23.1., derfra ca. 1.2. evt. via Kbhvn. til Gdynia. — Saga i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn., afg. Bergen 27.1. for nordgaende. — Skjold ank. Kbhvn. 21.1., fra Kbhvn. ca. 30.1. til Antwerpen-Kbhvn./Kolding/Randers/Aalborg. — Svanholm ank. Kbhvn. 25.1., fra Kbhvn. ca. 31.1. via Randers til Antwerpen-Danmark. — Taarnholm ank. Manchester 16.1., derfra ca. 28.1. til Kbhvn./Odense/Aalborg. — Texas ank. Haifa 24.1., derfra til Tel-Aviv/Jaffa. — Thyra ank. Hull 22.1., derfra ca. 29.1. til Kbhvn. — Tomske ank. Kbhvn. 19.1., fra Kbhvn. 29.1., fra Odense 30.1., fra Aarhus 31.1. til London, derefter London-Esbjerg. — Trondhjem ank. Kbhvn. 27.1. — Tula ank. Esbjerg 25.1., derfra ca. 28.1. til Aalborg, Randers og Kolding. — Tunis ank. Alexandria 27.1., derfra til Tel-Aviv/Jaffa, Haifa og Cypern. — Uruguay ank. New York 25.1., derfra ca. 29.1. til Kbhvn./Oslo. — Virginia afg. Safi 27.1. til Lisabon, Leixoes og Kbhvn. — Yrsa i Fart Kbhvn./Gdynia/Kbhvn., fra Kbhvn. Tirsdag, fra Gdynia Lørdag.

Jutlandia

Jens Toft ligger i Ardrossan. — Karen Toft ligger i Nyborg.

J. Lauritzen

Indian Reefer ank. Bahia Blanca 25.1., laster til London. — Argentinean Reefer afg. Buenos Aires 24.1. til Callao. — Egyptian Reefer afg. St. Vincent 23.1. til Buenos Aires. — African Reefer reparerer Aalborg Værft. — Gerda Dan ank. Buenaventura 22.1., derefter til Chile. — Paula Dan afg. New York ca. 24.1. til Chile. — Karla Dan afg. Buenaventura 21.1. til Chile. — Lotta Dan afg. Tocopilla 23.1. til Valparaiso. — Laila Dan afg. Ivigut ca. 29.1. til Philadelphia. — Jutta Dan ank. Julianehaab 27.1., laster til Portugal. — Selma Dan passeret Panamakanalen 23.1. paa Vej til Ecuador. — Randa reparerer Aalborg Værft. — Linda Dan afg. Buenaventura 25.1. til New York. — Ulla reparerer Aalborg Værft. — Laura Dan reparerer Svendborg Værft. — Maria Dan afg. Valencia 26.1. til Antwerpen. — Jelva Lau afg. Kbhvn. ca. 29.1. til Mäntyluo. — Lilian ank. Den Helder 24.1. — Anna Lau afg. Menstad 23.1. til Helsingfors. — Inger Lau ank. Gdynia Red 26.1., laster til Finland. — Nerma Lau afg. Raumo ca. 28.1. til Themsen. — Katja Lau ank. Hangö 28.1., laster til Rochester. — Hedda Lau reparerer Aalborg Værft. — Nancy Lau afg. Gdansk ca. 28.1. til Finland. — Ninna Lau ank. Esbjerg 28.1., derefter Emden/Danmark.

Myren

Asbjorn afg. Hull 18.1. — Astrid ank. Gdynia 26.1. — Birthe ank. Gdynia 26.1. — Chr. Sass afg. Bordeaux 19.1. — Clara ank. Gdynia 26.1. — Stal ank. Sfax 23.1.

Norden

Norden ank. Bangkok 20.1. — Nordfarer ank. Hampton Roads 27.1. — Nordkap afg. Norfolk 27.1. til Danmark. — Nordkyn ank. Buenos Aires 26.1. — Nordpol afg. Nakskov 16.1. til Hampton Roads.

Orient

Astoria afg. Newport, Mon. 16.1. — Westralia afg. Bahia Blanca 17.1.

Pacfic

Paris ank. Danzig 27.1.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Aalborg 26.1. — Otto Petersen ank. Ardrossan 22.1. — P. N. Dam ligger i Helsingør. — Svend Pii afg. Kbhvn. 27.1. til Gdynia.

Ø. K.

Annam ank. Penang 25.1. — Asia ank. Santo (Ny Hebriderne) 16.1. — Bintang afg. Bombay 25.1. til Colombo. — Erria ank. London 24.1. — Falstria ank. New York 26.1. — Fionia ank. Kbhvn. 28.1. — India afg. Buenos Aires 24.1. — Java afg. San Francisco 26.1. til Shanghai. — Jutlandia ank. Kbhvn. 26.1. — Kina ank. Oslo 23.1. — Korea afg. Hongkong 13.1. til Vancouver. — Lalandia ank. Gøteborg 26.1. — Malacca afg. Manila 25.1. til Legaspi. — Manchuria afg. Port Said 27.1. til Aden. — Meonia ank. Suez 27.1. — Mongolia ank. Gøteborg 23.1. — Norden ank. Bangkok 20.1. — Selandia ank. Auckland 24.1.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. E. RIGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
ABONNEMENT KR. 5,00 PB. KVARTAL AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør

KAY JUNGEBSEN

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT*Nybygninger og Reparationer*

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

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

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

VINKE & CO

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkco

ROTTERDAM

Telefons:
21300 (10 lin.)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW.

LEITH.

GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 24. Januar 1947.

Nr. 4.

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

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

Med dette Nummer følger:

Rutemeddelelser Nr. 56—69 1947 inclusive.

Maanedsoversigt Nr. 1.

Danmark.

324. Oversigt over Mangler ved den for Tiden normale Fyrbelysning og Afmærkning i danske Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/287 1947.

Tidspunkt. 20. Januar 1947.

Position. Se nedenfor. Hvor Positionen ikke er direkte angivet, henviser det i Parentes vedføjede Tal til Fyrets eller Sømærkets Nummer i Fyrfortegnelsen 1942.

Angaaende Positioner for Ruteafmærkningen henvises til Rutemeddelelserne.

Detaller.

I. Ordinær Afmærkning.

a) Fyr.

Rødsand Rende S. Fyr (800): Taagesignal indstillet indtil videre.

Rødsand Rende Midlerbaake (801): Fyret i Uorden.

Klintholm Havn Fyr (813), paa S.-lige Molehoved: Slukket; vil snarest blive bragt i Orden.

b) Fyrskibe.

Lappegrund Fyrskib (375): Inddraget.

Halsskov Rev Fyrskib (493): Inddraget.

Gedser Rev Fyrskib c. 54° 25',2 N. 12° 08',7 E.: Inddraget.

c) Lystønder, Klokketønder m. v.

Tørre-Bjælke Lystønde c. 55° 27',3 N. 8° 18',5 E.: Inddraget.

Søren Jessens Sand Lystønde (7): Inddraget.

Stejlen Lystønde (8): Inddraget.

Jerg (Fanø Sandende) Lystønde (9): Inddraget.

Fovrfeld Lystønde (11): Inddraget.

Sandodden Lystønde (13): Inddraget.

Slugen N. Lys- og Fløjtetønde (35): Inddraget.
Søren Boubjergs Dyb S. Lys- og Fløjtetønde (38): Inddraget.
Ulven SW. Lys- og Fløjtetønde (39): Inddraget.
Cancer Lys- og Fløjtetønde (4): Inddraget.
Sælhundeholm Løb C. Lystønde (87): Inddraget.
Sælhundeholm Løb Nr. 1 Lystønde (88): Inddraget.
Sælhundeholm Løb Nr. 2 Lystønde (89): Inddraget.
Sælhundeholm Løb Nr. 3 Lystønde (90): Inddraget.
Sælhundeholm Løb S. Lystønde (91): Inddraget.
Løgstør Lystønde (140): Inddraget.
Løgstør Grunde N. Klokketønde (141): Inddraget.
Hals Barre W. Lystønde (175): Inddraget.
Hals Barre E. Lystønde (176): Inddraget.
Hals Klokketønde (177): Inddraget.
Isefjord Lys- og Fløjtetønde (285): Inddraget.
Lysegrund E. Lystønde (293): Inddraget.
Skinkelmæren Lystønde (295): Inddraget.
Høsehalsen Lystønde (296): Inddraget.
Eskeholm NW. Lystønde (297): Inddraget.
Bognæs SE. Lystønde (298): Inddraget.
Provsten Lys- og Klokketønde (440): Inddraget.
Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde (471): Inddraget.
Smørstakken Lystønde (527): Inddraget.
Lohals Hage Lystønde (528): Inddraget.
Malø Grund Lystønde (544): Inddraget.
Østerhage Lystønde (622): Inddraget.
Østerhage Klokketønde (623): Inddraget.
Vejro Lys- og Fløjtetønde (710): Inddraget.
Bøgestrom Lys- og Fløjtetønde (774): Inddraget.
Tolkedyh Lys- og Fløjtetønde (811): Inddraget.
Rønne Lys- og Fløjtetønde (849): Inddraget.

d. Andre Sæmærker.

Lynetten NE. røde Spidstønde c. 55° 42',0 N. 12° 37',6 E.: Forsvundet.
Asnæs Rev hvide Tre-Kost c. 55° 39',2 N. 10° 52',7 E.: Forsvundet.
Sprogø NE.-Puller røde Tre-Kost c. 55° 21',7 N. 11° 00',8 E. }
 — *E.-Rev røde To-Kost* c. 55° 20',7 N. 11° 01',6 E. } mistet Top-
 — *W.-Rev hvide En-Kost* c. 55° 19',4 N. 10° 56',0 E. } betegnelse.
Vresen Puller røde Tre-Kost c. 55° 15',3 N. 10° 55',5 E. }
Gulstav S. røde En-Kost c. 54° 42',6 N. 10° 41',5 E. }
 Afmærkningen ved Indsejlingsrenden til *Fakse Havn* c. 55° 12',8 N. 12° 10',1 E.:
 Inddraget.
Felskov Rev røde To-Kost c. 55° 14',0 N. 12° 22',2 E.: Forsvundet.

II. Ruteafmærkning.

Rute 1.

Punkt 14 og 15: Lystønde inddraget.
 — 16 og 20: Lys- og Fløjtetønder —

Rute 25.

Punkt 10: Lysspirtønde slukket.
 — 15: Lysspirtønde drevet c. 2 Sm mod SE.
 — 25: Klokketønde. inddraget.
 — 26, 28: Lysspirtønder —
 — 27: Lysspirtønde drevet c. 200 m N.-over.
 — 30: — inddraget.

Rute 28.

Vintersømærke: Punkt 11: Lysspirtønde forsvundet.

Punkt 10: Lysspirtønde	inddraget.
— 11, 15, 16: Lys- og Fløjtetønder	—
— 17 a: Lysspirtønde	—
— 18: Lys- og Fløjtetønde	—
— 24: Lysspirtønde	—
— 27: Lys- og Klokketønde	—
— 28: Lys- og Fløjtetønde	—
— 29 og 31: Lysspirtønder	—
— 32: Lystønde	—
— 33: Lysspirtønde	—
— 34: Lys- og Fløjtetønde	—
— 35 og 36: Lysspirtønder	—
— 37: Lystønde	—
— 38, 39 og 40: Lysspirtønder	—
— 43: Lys- og Fløjtetønde	—
— 44: Lysspirtønde	—
— 45: Lys- og Fløjtetønde	—
— 46 og 48: Lysspirtønder	—

Rute 28 a.

Punkt 6: Lys- og Klokketønde inddraget.

Rute 28 b.

Punkt 4: Lys og Fløjtetønde forsvundet.

— 5: — - — inddraget.

Rute 28 d.

Punkt 2: Lysspirtønde inddraget.

— 3: Lystønde —

— 4 og 7: Lysspirtønder —

Rute 28 i.

Punkt 3: Lysspirtønde mangler.

Rute 32.

Punkt 2: Lysspirtønde slukket.	
— 3: Lysspirtønde forsvundet.	
— 7: Lys- og Fløjtetønde	inddraget.
— 8: Lystønde	—
— 10 og 15: Lysspirtønder	—
— 19, 20, 21, 22, 23 og 24: Lystønder	—
— 25: Lys- og Klokketønde	—
— 26: Lystønde	—
— 28: Lysspirtønde	—
— 29: Lys- og Klokketønde	—
— 30: Lysspirtønde	—
— 31: Lys- og Fløjtetønde	—
— 32: Lysspirtønde	—
— 33: — slukket.	—
— 34 og 36: Lysspirtønder	—
— 38: Lysspirtønde mangler.	—
— 40: Lys- og Klokketønde	—
— 41 og 43: Lysspirtønder	—

Rute 32 g.

Punkt 1: Lysspirtønde inddraget.

— 3: Lys- og Klokketønde —

Rute 32 i.

Punkt 2: Lys- og Fløjtetønde inddraget.

Rute 32 k.

Punkt 7: Lys- og Fløjtetønde inddraget.

Rute 34.

Punkt 2: Lys- og Fløjtetønde inddraget.

— 4 og 6: Lysspirtønder —
 -- 8 og 10: Lysspirtønder —

Rute 35.

Punkt 3: Lys- og Fløjtetønde inddraget.

Rute 38.

Punkt A: Lystønde inddraget.

— B: — —
 — 2 og 4: Lysspirtønder —
 — 6: Lysspirtønde —

Rute 45.

Punkt 15: Lys- og Klokketønde i Drift mod NW.

Rute 46.

Punkt 2: Lys- og Fløjtetønde inddraget.

Rute 48.

Punkt 2 og 4: Lysspirtønder inddraget.

— 5: Lystønde —
 — 6 og 8: Lysspirtønder —
 — 10 og 11: Lystønder —
 -- 12: Lystønde —

Rute 54.

Punkt 5: Lys- og Fløjtetønde inddraget.

III. Vragafmærkning.

Østersøen.

Vrag af tysk Bugserbaad c. 54° 48',8 N. 12° 42',7 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Julius Madsen* c. 54° 46',1 N. 12° 40',6 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Lütjehörn* c. 54° 42',1 N. 12° 37',2 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Jäämeri* c. 54° 39',3 N. 12° 31',0 E.: Vraglystønde inddraget.

Sundet.

Vrag *Dana* c. 56° 04',5 N. 12° 34',9 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Campinas* c. 55° 30',9 N. 12° 41',5 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Odin* c. 55° 24',4 N. 12° 36',2 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Marianne* c. 55° 19',7 N. 12° 32',4 E.: Vraglystønde inddraget.

Store-Bælt.

Vrag *Kaleva* c. 56° 06',0 N. 11° 02',0 E.: Vraglystønde inddraget.

Kattegat.

Vrag *Holger* c. 56° 36',0 N. 11° 06',5 E.: Vragvager m. 2 grønne Flag forsvundet.

Vrag af tysk Minestryger c. 56° 51',0 N. 11° 27',0 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag af tysk Minestryger c. 56° 52',2 N. 10° 48',8 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Britannic* c. 56° 34',1 N. 10° 30',2 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Hodnaberq* c. 56° 58',0 N. 10° 26',9 E.: Vraglanterne slukket.

Vrag *Gottfried Bauerne* c. 56° 58',3 N. 10° 50',6 E.: Vraglystønde inddraget.

(Se Tillæg.)

I. Østersøen.

325. (S). Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib inddraget for Vinteren.

Position. c. 61° 07' N. 21° 04' E.

(Åbo Lods kontor, 14. Januar 1947.)

326. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Havn Indsejling. Lystønde erstattet af Tønde. Sejlanvisning.

Tidligere E. f. S. Nr. 43/1680 og 1681 1946.

Position. 54° 32' 25" N. 18° 33' 53" E., 60 m N. for Havnefyret paa S.-Molens N.-Ende.

Detaller. Lystønden, der laa paa nævnte Plads, er blevet erstattet af en rødmalet Tønde med 1 rød Ballon som Topbetegnelse.

Sejlanvisning. Skibene skal holde saa nær som muligt til S.-lige Moles N.-Ende, paa hvilken Havnefyret viser rødt Lys.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 19/1. Danzig 1946.)

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

327. (P). Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib ombytted med Reservefyrskib.

Position. c. 56° 03',7 N. 12° 37',7 E.

Detaller. Den 24. Januar 1947 eller snarest derefter vil *Lappegrund* Fyrskib indtil videre blive erstattet med et Fyrskib, hvis Sider er paamalet *Reserve*. Reservefyrskibet har to Master med Fyrlanternen anbragt paa forreste Mast.

Fyret er elektrisk, men Karakteren er uforandret hvidt To-Blink hver 15^s.

Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm. Lysevne: 19 Sm.

Taagesignal afgives med Nautofon, Tonehøjde 300 c/s. Karakter: To-Toner hvert 1^m, Tone 5^s, Pause 2^s, Tone 5^s, Pause 48^s.

328. (S). Sverige. Sundet. Flinterenden. Kalkgrundet Fyrskib atter udlagt paa Station.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/289 1947 udgaar.

Position. c. 55° 37' N. 12° 53' E.

(Lodsdirektøren, Malmø, 17. Januar 1947.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

329. Danmark. Kattegat. Grenaa Anduvning. Vrag.

Position. c. 56° 25',1 N. 10° 56',2 E., NNE. for *Grenaa Havn W.* Fyr, i dette Fyrs grønne Lysvinkel.

Detaller. Vraget af Motorjagt *Christine af Nykøbing p. M.* er sunket i c. 6 m Vand paa ovennævnte Plads. En Mast rager c. 6 m op over Vandet.

330. Danmark. Kattegat. Tangen NW. Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 52/2127 1946 udgaar.

Position. c. 56° 38' N. 10° 37' E.

Detaller. Vraget af M/S. *Tove af Lindesnæs*, der er kængret, formodes at være sunket paa ovennævnte Plads. Der rager intet af Vraget op over Vandet.

331. Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/146 1947 udgaar.

Position. c. 56° 45',0 N. 12° 00',0 E.

Detaller. Det ordinære *Anholt Knob* Fyrskib er atter udlagt paa Station i Stedet for det for Isen inddragne Reservefyrskib.

Fyr, Taagesignal og Radiofyr er uforandret. Tonefrekvensen for Taagesignal og Radiofyr er nu, som normalt, henholdsvis 460 c/s og 1269 c/s.

332. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland-Cementfabrik. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/161 1947 udgaar.

Position. c. 57° 03',8 N. 9° 58',4 E.

Detaller. Efter foretaget Oprensning udfør den N.-lige Kaj (*Kulkajen*) ved *Aalborg Portland-Cementfabrik* ved *Rørdal* er Dybden et Par Meter fra Kajen overalt mindst 7 m. 7,5 m Kurven findes i 2—8 m Afstand fra Kajen udfør dennes N.-ligste, c. 140 m lange Del, medens der i Krogen mellem *Kulkajen* og *Cementkajen* kun kan regnes med indtil 7,4 m Dybde.

333. (P). Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Passagesignaler med Kugler indstilles midlertidigt.

Tidspunkt. 1.—21. Februar 1947.

Position. c. 56° 35' N. 8° 34' E.

Detaller. De Passagesignaler, der ved *Oddesundbroen* afgives med Kugler, vil paa Grund af Reparationsarbejder være indstillet i ovennævnte Tidspunkt.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**334. Nordsøen S.-lige Del. Helgoland og Düne. Fyr slukket. Taagesignaler nedlagt.**

Position. *Helgoland* Hovedfyr: c. 54° 11' 10" N. 7° 53' 15" E.

Detaller. a) Nedennævnte Fyr paa *Helgoland* og *Düne* er slukkede:

1. *Helgoland* Hovedfyr.

2. *Düne W.-Baake* Fyr; c. 0,95 Sm 100°

3. *Düne E.-Baake* Fyr; c. 0,96 — 96°

4. *Ledefyrene* c. 0,24 Sm 163°

5. Fyret c. 0,34 Sm 138°

b) Nedennævnte Taagesignaler paa *Helgoland* er ude af Virksomhed:

1. Paa *Helgoland* N.-Ende c. 0,6 Sm 196°

2. Paa *Helgoland* S.-Ende c. 0,8 — 151°

} fra *Helgoland* Hovedfyr.
 } fra *Helgoland* Hovedfyr.

(N. t. M. Nr. 100. London 1947.)

335. (T). Nordsøen S.-lige Del. Tyskland. Elben Munding. Elbe III Fyrskib indtaget for Is.

Position. c. 53° 58' N. 8° 30' E.

(N. t. M. Naveam Nr. 1477. London 1947.)

336. Nordsøen S.-lige Del. Belgien. Ostende Bank. Lystønde udlagt.

Position. 51° 17' 28" N. 2° 46' 00" E.

Detaller. Paa nævnte Plads er *Ostend Bank* rødmaalede Lystønde udlagt; den viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s.

(N. t. M. Nr. 83. London 1947.)

337. (T). England E.-Kyst. Thømsen Munding. South Edinburgh Channel. Radarforsøgstønde udlægges.

Tidspunkt. c. 20. Januar 1947.

Position. *South Shingles* Baake: c. 51° 29' 55" N. 1° 15' 30" E.

Detaller. 2 Sm 20° fra ovennævnte *South Shingles* Baake vil en *Radarforsøgstønde* (Spir-tønde) blive udlagt. Tønden er malet med sorte og hvide, vandrette Striber og forsynet med Radarreflektor-Topbetegnelse.

De søfarende anmodes om, naar Lejlighed gives, at observere, hvorledes Tøndens Form ses, og paa hvilken Afstand, den kan iagttages ved Hjælp af Radar samt at indsende Rapport herom til

*The Secretary,
 Trinity House,
 Tower Hill,
 London E. C. 3.*

(N. t. M. Nr. 61. London 1947.)

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

338. Irland. Cork Havneomraade. Lodstvang ophævet.

Position. c. 51° 48', N. 8° 16' W.

Detaller. Lodstvangen for Sejlads til *Cork* Havneomraade er ophævet.

(Irsk N. t. M. Nr. 4. Dublin 1946).

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

339. Island. Danmarksstræde. Frigivet Omraade.

Tidligere E. j. S. Nr. 37/1447 1946.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Det Omraade, der begrænses af Linien gennem nedennævnte Punkter a—e, er frigivet for Overfladesejlads, men Ankring og Fiskeri med Trawl er utilraadelig paa Grund af Mulighed for Fare ved dybt forankrede Miner:

- a. 67° 30' 00" N. 24° 20' 00" W.
- b. 67° 30' 00" N. 22° 30' 00" W.
- c. 66° 45' 00" N. 22° 30' 00" W.
- d. 66° 45' 00" N. 23° 30' 00" W.
- e. 67° 15' 00" N. 24° 20' 00" W.

(N. t. M. Nr. 93. London 1947).

340. Island—Færøerne. Frigivet Omraade.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Det Omraade, der begrænses af Linien gennem nedennævnte Punkter a—i, er frigivet for Overfladesejlads; men Ankring og Fiskeri med Trawl er utilraadelig paa Grund af Mulighed for Fare ved dybt forankrede Miner:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 64° 45' 00" N. 10° 25' 00" W. | f. 63° 10' 00" N. 13° 20' 00" W. |
| b. 63° 02' 00" N. 7° 05' 00" W. | g. 63° 48' 00" N. 13° 32' 00" W. |
| c. 62° 43' 00" N. 7° 20' 00" W. | h. 64° 06' 00" N. 12° 32' 00" W. |
| d. 62° 19' 00" N. 8° 30' 00" W. | i. 64° 13' 00" N. 12° 38' 00" W. |
| e. 62° 45' 00" N. 12° 40' 00" W. | |

(N. t. M. Nr. 94. London 1947).

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Ny Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korte eller
Bogs Nr.

England:

- T Supplement Nr. 2. 1946 to Bay of Biscay Pilot.
- T Supplement Nr. 11. 1946 to South-East Alaska Pilot.

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruter.

341. Danmark. Nordsoen—Skagerrak. Rute 71. Oplysning om Fyrskib.

Tidligere E. j. S. Nr. 44/1774 1946.

Position. c. 56° 58',7 N. 7° 40',0 E.

Detaller. 71 SW. Fyrskib er et rødt Fyrskib med hvidt Kors, i hvis vandrette Stribe er malet 71 SW., det har 2 Master og er udlagt paa ovennævnte Plads, SW. for den SW.-lige Indsejling til Rute 71.

Fyrkarakteren er: Hvidt Et-Blink hver 30^s, Blink c. 3^s, Mørke c. 27^s. Flammens Højde over Vandet: 12 m, Synsvide: 12 Sm, Lysevne: 19 Sm.

Lufttaagesignal: Sirene, Tonehøjde 300 c/s. Karakter: En-Tone hver 30^s, Tone 4^s, Pause 26^s. Reserve: Haandtyfon, Tonehøjde 325 c/s.

Radiofyre: Radiofyret indgaar som Nr. 3 i Gruppe med *Hanstholm Fyr* og *Lister Fyr* (i Stedet for Nr. 2013 *Oksoy Fyr*).

Radiofrekvensen er 318,5 kc/s (942 m), Rækkevidden: 50 Sm, Tonefrekvens 670 c/s. Signalet er:

a. Bogstaverne <i>R.T.R.T.</i>	7,75 s.
b. Pause.....	1,25 s.
c. 7 Streger, hver af 4,50 ^s . Varighed, adskilt ved mellemliggende Pauser, hver af 1,25 ^s . Varighed, hvori gives 2 Prikker, hver af 0,25 ^s . Varighed	39,00 s.
d. Pause.....	12,00 s.
	Ialt... 1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende.....	1 ^m .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
Periode.....	6 ^m .

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Hver 6^m, regnet fra det 4^m af hver Time.

Klart Vejr: Det 10^m og 16^m af hver Time.

Fyret holdes tændt om Dagen i usigtbart Vejr.

Opmærksomheden henledes paa, at Fyrskibet under særligt haarde Vejrforhold kan være drevet noget fra sin Station og dog vedblive at give sine reglementerede Signaler, hvis det skønnes, at Fyrskibet stadig yder Vejledning for søfarende. Foruden Udsendelse af de sædvanlige „*Navigational Warnings*“ over *København* og *Blaavand* Radiostationer om, at Fyrskibet er drevet fra Station, vil Fyrskibet til Underretning for Skibsfarten jævnligt udsende radiotelegrafisk Melding om sin formodede Plads.

Skibe, der ikke er i Stand til at opfange Radiomeddelelser, advares mod under særligt haardt Vejr at stole paa, at Fyrskibet ligger paa rette Plads, idet det kan være drevet indtil c. 1½ Sm, inden dets Funktioner standses.

Radiotelegrammer fra Skibe modtages ikke, men Melding afgives om Søulykker. Kort Nr. 93, 92 og 91.

342. Polen. Utklippan—Danzig (Gdynia) Ruten. Lys- og Klokketønde sunket. Sejl-anvisning.

Position. 54° 35' 25" N. 18° 56' 51" E. (Drejepunkt).

Detaller. Nr. 3 Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s, er sunket og vil ikke blive erstattet i den nærmeste Fremtid.

Sejlanvisning. Skibe, bestemt til *Gdynia* eller *Danzig*, holder fra Nr. 1 Lystønde Kurs 180°. Fra Pladsen tværs af Nr. 2 Lystønde (rødt Et-Blink) fortsættes paa samme Kurs til ovennævnte Plads for den sunkne Nr. 3 Lystønde. Her drejes til Kurs 267° mod Nr. 4 Lystønde, idet der passerer c. 0,3 Sm S. om *Hel 1* Lys- og Fløjtetønde (rødt Et-Blink). Ruten er uforandret.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 20. Danzig 1946.)

343. Polen. Utklippan—Danzig (Gdynia) Ruten. Tønde sunket.

Position. Tønde 5 b: 54° 30' 18" N. 18° 37' 11" E., paa W.-Kanten af Ruten.

Detaller. Den nævnte rød- og hvidmalede Spidstønde 5 b er sunket og vil ikke blive erstattet før til Foraaret.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 19/2. Danzig 1946.)

344. Tyskland. Tyske Havne og Ruter i Østersøen. Afmærkning i Uorden. Advarsel.

Positioner. *Flensburg* Fyrskib: c. 54° 50',3 N. 9° 53',8 E.

Rute 1, Punkt 2: 54° 29',8 N. 10° 24',3 E.

— , — 3: 54° 32',0 N. 10° 32',0 E.

— , — 4: 54° 34',8 N. 10° 47',0 E.

— , — 5: 54° 36',0 N. 10° 54',6 E.

- Vraglystønde ved Vrag „*Ingrid Leonhardi*“: 54° 35' 21" N. 10° 55' 45" E.
Detailler. *Flensburg* Fyrskib er inddraget. Lys- og Fløjtetønderne ved de nævnte Punkter i Rute 1 og ovennævnte Vraglystønde er slukkede.
Advarsel. De søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at de minestrøgne Ruter kan være spærret for Sejlads af Isen, og at Sejlads uden for de nævnte Ruter er i høj Grad farlig paa Grund af tilstedeværende Miner, særligt i den W.-lige Del af *Østersøen*.
 (N. t. M. Naveam Nr. 1483. London 1947.)

345. Nordsøen S.-lige Del. Elben—Weser Ruten og Ruten Cuxhaven Approach. Lystønde forandret.

- Position.* *J.E. 4* Lystønde: c. 54° 00' 00" N. 7° 56' 24" E.
Detailler. *J.E. 4* Lys- og Klokketønde paa den nævnte Plads er permanent erstattet af en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelse hver 4^s.
Rettelse til: *N.E.C.R.I.* Part III, Nr. 48, §§ 34 og 60. — Rettelsen er medtaget i *NEMEDRI*.
 (N. t. M. Naveam Nr. 1476 og 1489. London 1947.)

346. (T). Nordsøen S.-lige Del. Humber—Elben Ruten og Norge—Elben Ruten. P. 11 Fyrskib Radiofyr midlertidigt ude af Funktion.

- Position.* 54° 16' 00" N. 7° 11' 30" E.
N.E.C.R.I. Part III, Nr. 48, §§ 29 og 35.
 (N. t. M. Naveam Nr. 1475. London 1947.)

347. Nordsøen S.-lige Del. Indskærpelse af Bestemmelse om Fartbegrænsning.

- Position.* Omraadet imellem:
 Breddeparallelernerne 51° 20' N. og 51° 40' N.
 og Meridianerne 2° 30' E. og 3° 40' E.
Detailler. Opmærksomheden henledes paa Bestemmelsen i nedennævnte *N.E.C.R.I.*-Hæfte, der lyder saaledes:
 „Farten maa ikke — undtagen i Nødstilfælde — overstige 7 Knob i nogen Rute indenfor det nævnte Omraade.“
 Denne Bestemmelse er stadig gældende og skal strengt overholdes.
 (*N.E.C.R.I.* Part III, Nr. 48, Pag. 2 (d).)
 (N. t. M. Naveam Nr. 1491. London 1947.)

348. England. Themsens Munding. Knoop Route. Fartbegrænsning ophævet.

- Positioner.* a) *53 A* Lystønde: c. 51° 41' 55" N. 1° 47' 10" E.
 b) *South Falls* Lystønde: c. 51° 19' 24" N. 1° 42' 33" E.
Detailler. Bemærkningen i nedennævnte *N.E.C.R.I.*-Hæfte af følgende Ordlyd udgaar:
 „Imellem *South Falls* Lystønde og *53 A* Lystønde maa Skibe over 10.000 ts. ikke gaa med højere Fart end 7 Knob. Skibe under 10.000 ts. maa ikke gaa mere end 10 Knob.“
Rettelse til: *N.E.C.R.I.* Part III, Nr. 48, Pag. 3 og 4, Fodnote.
 (N. t. M. Naveam Nr. 1490. London 1947.)
 (Se Tillæg.)

XIII. Navigational Warnings.

349. Senest udsendte navigational warnings.

Følgende *navigational warnings* er udsendt af Marineministeriets Efterretningsstation i Tiden 13.—20. Januar 1947.

- Nr. 34: Lystønde Nr. 13 i Rute 35 slukket.
 — 35: Lys- og Fløjtetønde 3 i Rute 35 ombyttes med rød Lysspirtønde med gul Top, mærket 3: Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
 — 36: Lystønden *Graadyb 2 A* genudlagt paa Station.
 — 37: *Kattegat SW.* Fyrskib genudlagt paa Station.
 — 38: Nav. warning Nr. 34 annulleret.
 — 39: Radiofyrene paa *Læsø N.* Fyrskib og *Hirsholm* Fyr i Uorden.
 — 40: *Kattegat S.* Fyrskib genudlagt paa Station.
 — 41: *Læsø N.* Fyrskibs Radiofyr atter i Orden.

- Nr. 42: *Anholt Knob* Fyrskib genudlagt. Lys- og Fløjtetønde Nr. 16 i Rute 38 genudlagt.
- 43: *Læsø Rende* Fyrskib genudlagt paa Station.
- 44: *Hirsholm* Radiofyr atter i Orden.
- 45: *Nolsø* Radiofyr ude af Funktion.
- 46: *Aalborg Bugt* Fyrskib genudlagt paa Station.
- 47: Lysspirtønde, mærket 29, Rute 32, atter tændt og i Orden.
- 48: Lys- og Fløjtetønde, mærket 5, Rute 38, genudlagt paa Station.
- 49: Lysspirtønde, mærket 11, Rute 28, forsvundet.
- 50: Lysspirtønde, mærket 33, Rute 32, slukket.
- 51: Lys- og Fløjtetønde, mærket 49, Rute 28, genudlagt paa Station.
- 52: Lystønden *Graadyb Barre* og Vraglystønden ved *Graadyb Barre* genudlagt paa Station.

350. Tidligere navigational warnings, der paa Forespørgsel endnu udsendes fra Kystradiostationerne.

Detailler. Følgende *navigational warnings* fra Tiden før 13. Januar 1947 udsendes vedvarende fra Kystradiostationerne paa Forespørgsel:

- Nr. 464: Lysspirtønde Nr. 10, Rute 25 slukket.
- 468: Lysspirtønde Nr. 1, Rute 38, lyser meget svagt.
Lysspirtønde Nr. 30, Rute 28, slukket.
- 470: Tilstedeværelse af mulige Bundminer i *Lille Bøll* rapporteret 600 m NW. for Pkt. 15, Rute 25, og paa omtrentlig Plads 55° 21' N. 9° 43' E. SE. for *Brandsø*. Skibe tilraades at holde sig i den E.-lige Side af Rute 25 ved *Wedellsborg Hoved*.
- 487: Efter Inddragning i Dag af Lysspirtønden Pkt. 41 i Rute 32 kan Ruten til *svensk Farvand*, Rute 32 J, fra dette Punkt ikke benyttes. De søfarende henvises derfor til at forlade Rute 32 ved Pkt. 40, hvor Farvandet er minestrøget.
- 488: Lystønderne *Sandodden*, *Fovrfeld* og *Jerg* ved Indsejlingen til *Esbjærg* ind draget for Is. Vintersømærker udlagt.
- 489: Lys- og Klokketønden Pkt. 29 i Rute 32 slukket.
- 490: Lystønden *Stejlen* inddraget for Is. Vintersømærke udlagt.
- 491: Lys- og Klokketønde Nr. 29 i Rute 32 tændt. Klokkeslaget i Uorden.
- 493: *Vyl* Fyrskibs Telegrafsender og Radiofyr i Uorden.
- 499: *Halsskov Rev* Fyrskib inddraget. Sort Spidstønde udlagt paa Fyrets Plads.
- 500: Vraglystønde ved Vrag paa 55° 24' 24" N. 12° 36' 12" E. ombyttet med grønmalet Lysspirtønde visende hvidt Hurtigblink, c. 60 Blink hvert 1^m.
- 501: Vraglystønde ved Vrag paa 55° 08' 6" N. 11° 02' 0" E. ombyttet med grønmalet Lysspirtønde visende hvidt Hurtigblink, c. 60 Blink hvert 1^m.
- 502: Vraglystønde ved Vrag paa 55° 19' 42" N. 12° 32' 24" E. ombyttet med grønmalet Lysspirtønde visende rødt Hurtigblink c. 60 Blink hvert 1^m.
- 503: *Halsskov Fyr* midlertidigt tændt.
- 504: *Gedser Rev* Fyrskib inddraget for Is.
- 505: Lys- og Klokketønde mrk. 29 i Rute 32 og Lys- og Fløjtetønde mrk. 31, Rute 32, omskiftet med Vintersømærker.
- 506: Vraglystønde paa 55° 30' 54" N. 12° 41' 30" E. ombyttet med Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Lys- og Klokketønderne mrk. 25 i Rute 32 samt *Prøvesten* ombyttet med Vintersømærker.
- 507: Lystønde mrk. 26, Rute 32, ombyttet med Lysspirtønde.
- 508: Vraget af S/S *Magnhild* ligger paa 54° 26' 54" N. 12° 05' 6" E. Vragvæger med 1 grønt Flag udlagt c. 50 m WSW. for Vraget. Vragblinklanterne visende hvidt Hurtigblink er anbragt paa agterste Mast 3,5 m over Vandet.
- 509: Lysspirtønde mrk. 36 i Rute 32 inddraget. Lys- og Fløjtetønde mrk. 11, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top mrk. 11. Fyrkarakter Lys 2^s, Mørke 4^s. Vraglystønde ved Vraget *Dana* paa Pladsen 56° 04' 30" N. 12° 34' 54" E. inddraget.
- 3: *Lappegrund* Fyrskib inddraget for Is.
- 4: Lys- og Klokketønde 27, Rute 28, erstattet med rød Spirtønde med gul Top visende hvidt Et-Blink hver 6^s.

- Nr. 5: Vraglystønde ved Vrag Nr. 36, Rute 38, paa Pladsen $56^{\circ} 50' 36''$ N. $11^{\circ} 27' 00''$ E. ombyttet med grønmalet Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink.
- 6: Netbøje observeret 1200 GMT. ved *Skagens Rev* Fyrskib, drivende mod NW.
- 7: Lys- og Fløjtetønde mrk. 7, Rute 34, ombyttet med Lysspirtønde, gul Top Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 8: *Østerhage* Lystønde ombyttet med rød Stage.
- 9: Vraglystønderne ved Vrag *Jämeri* paa $54^{\circ} 39' 18''$ N. $12^{\circ} 31' 00''$ E. og Vrag af *Lütjehörn* paa $54^{\circ} 42' 06''$ N. $12^{\circ} 37' 12''$ E. ombyttet med grønmaled Lysspirtønder med rødt Hurtigblink.
- 10: Vraglystønden ved Vrag paa $56^{\circ} 54' 06''$ N. $10^{\circ} 30' 18''$ E. ombyttet med grønmalet Vragspirtønde med rødt Hurtigblink.
Lystønden Nr. 37 i Rute 28 ombyttet med Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 11: Lys- og Fløjtetønde Nr. 45, Rute 28, ombyttet med rød Lysspirtønde. Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 12: Lys- og Fløjtetønde Nr. 28, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 14: Lys- og Fløjtetønde Nr. 43, Rute 28, ombyttet med Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 15: Vraglystønde ved Vrag Nr. 22 (*Gottfried Bauerne*) ombyttet med Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Vraglystønde ved Vrag Nr. 32 (*Tysk* Minestryger i Rute 35) ombyttet med grøn Vragspirtønde visende rødt Hurtigblink. Lys- og Fløjtetønde Nr. 34, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 16: Lys- og Fløjtetønde Nr. 20, Rute 1 og Vraglystønderne ved Vragene paa $54^{\circ} 46',1$ N. $12^{\circ} 40',6$ E. $54^{\circ} 49',7$ N. $12^{\circ} 42',2$ E. og Lystønden Nr. 8 i Rute 32 ombyttet med Vintersømærker.
- 17: *Ronne* Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
- 19: *Naveren* Lys- og Fløjtetønde inddraget, rød Stage er udlagt. Vraglystønde ved Vrag paa Pladsen $56^{\circ} 09',7$ N. $11^{\circ} 18',6$ E. ombyttet med grøn Jernspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Lys- og Fløjtetønde Nr. 2, Rute 34, ombytter med rød Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 20: Lystønderne *Slugen N.*, *Soren Bovbjærgs Dyb S.*, *Ulven SW.* og *Cancer* inddraget. Vintersømærker udlagt.
- 24: Lystønden *Hals Barre W.* ombyttet med Vintersømærke.
- 25: Lystønde Nr. 5, Rute 48, og Lys- og Fløjtetønde Nr. 16, Rute 38 erstattet med Vintersømærker.
- 26: Lys- og Fløjtetønde Nr. 49, Rute 28, ombyttet med Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 28: Frøm 13/1 oxo 435 kc/s will send icereports at 1114 1630 2230 GMT.
- 29: Radiofyr *Sletterhage* vil indtil videre udsende Radiotaagesignal hver Nat fra 0100 til 0600.
- 30: Lysspirtønde 29, Rute 32 slukket.
- 31: Lystønde mærket 12, Rute 48, ombyttet med Lysspirtønde med gul Top.
- 32: Lys- og Fløjtetønde mærket 5, Rute 38, ombyttet med rød Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.

Tillæg.

Danmark.

351. (T). Midlertidige, i Forbindelse med Isforholdene iværksatte Foranstaltninger, Fyrbelysningen m. v. vedrørende.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/309 1947.

Tidspunkt. 20. Januar 1947.

Position. Se Fyrfortegnelsen 1942, hvortil de i Parentes anførte Numre henviser.

Detaller. I Forbindelse med Isforholdene er truffet nedennævnte midlertidige Arrangementer:

■ A. Følgende Fyr brænder hele Døgnet rundt:

<i>Sædenstrand</i> Ledefyr (14).	<i>Nordre-Rose</i> Fyr (457).
<i>Strandby</i> Fyr (16).	<i>Drogden</i> Fyr (469).
<i>Esbjærg</i> Fyr (17).	<i>Korsør</i> Ledefyr (496).
<i>Prøvesten</i> Fyr (438).!	

B. Følgende Fyr tændes om Dagen i usigtbart Vejr:

<i>Anholt</i> Fyr (188).	<i>Middelgrunds Fort</i> Fyr (435).
<i>Hesselø</i> Fyr (191).	<i>Stevns</i> Fyr (481).
<i>Fornæs</i> Fyr (256).	<i>Sprogø</i> Fyr (491).
<i>Grenaa Havn E.</i> Fyr (257).	<i>Romsø</i> Fyr (502).
<i>Røsnæs Puller</i> Fyr (272).	<i>Tranekær</i> Fyr (531).
<i>Sletterhage</i> Fyr (318).	<i>Keldsnor</i> Fyr (533).
<i>Vesborg</i> Fyr (358).	<i>Omo</i> Fyr (535).
<i>Kronborg</i> Fyr (383).	<i>Gedser</i> Fyr (803).

C. Øvrige Foranstaltninger:

1. *Halsskov* Fyr (494): Tændt under *Halsskov Rev* Fyrskibs Inddragning.
2. *Rødsand Rende S.* Fyr (800): Taagesignal indtil videre nedlagt.
3. *Sletterhage* Radiofyr (2030): Sender kontinuerligt hver Nat fra Kl. 0100 til Kl. 0600.

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

352. (S). Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib atter udlagt paa Station.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/312 1947 udgaar.

Position. c. 55° 39' N. 12° 57' E.

(Lodsdirektøren, Malmø, 19. Januar 1947.)

353. (S). Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet Fyrskib atter udlagt paa Station.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/290 1947 udgaar.

Position. c. 55° 36' N. 12° 51' E.

(Lodsdirektøren, Malmø, 18. Januar 1947.)

■ XII. Oplysninger vedrørende Skibsruter.

354. (T). Esbjerg—Nordsøen Rute. H. R. 1. Fyrskib drevet fra Station.

Position. c. 55° 18',5 N. 6° 27',5 E.

Detaller. H. R. 1. Fyrskib er drevet fra sin ovennævnte Plads og ligger nu 4—5 Sm S. for Ruten.

(Fører af S/S A. P. Bernsdorf, 20. Januar 1947.)

Maanedsoversigt Nr. 1
over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige
Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.
København 24. Januar 1947.

-
- 1947 Danmark.
- 3/308 Isforholdene i de danske Farvande. Advarsel. Oplysninger om Afmærkning.
4/351 Midlertidige, i Forbindelse med Isforholdene iværksatte Foranstaltninger, Fyrbelysningen m. v. vedrørende.
- 1947 I. Østersøen.
- 1/2 *Østersøen E. for Trelleborg-Wismar.* Oplysning om minefrie og minefarlige Omraader.
1/6 *Danmark. Bornholm. Rønne.* Fære ved Opankring i Indløbet til Havnen. Advarsel.
1/7 *Danmark. Bornholm. Rønne.* Havnearbejder paabegyndt. Fyr fjernet.
2/268 *Danmark. Bornholm S.-Kyst. Dueodde.* Skydeøvelser.
2/269 *Danmark. Bornholm S.-Kyst. Raghhammer Odde.* Skydeøvelser.
1/10 *Sverige. Østersøen.* Advarsel mod Ankring og Fiskeri.
1/11 *Sverige. Karlshamn* Afmagnetiseringsstation. *Karlshamn W.-lige* Indsejling. Sømærker udlagt.
1/12 *Sverige. Karlshamn* Indsejling. *Karlshamn* Afmagnetiseringsstation. Forbudt Omraade. Sejladsforskrift.
1/13 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sejladshindringer.
1/14 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sømærker midlertidigt udlagt.
1/15 *Sverige. Karlskrona Red.* Torpedoindskydningsbaner.
1/16 *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
1/17 *Sverige. Stockholms Skærgaard.* Mineomraader. Forbud mod Ankring.
Sverige. Stockholms Skærgaard og *Farvandet ved Ozelösund.* Forbud mod Ankring.
1/18 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsjärden.* Ankring og Fortøjning forbudt.
1/19 *Sverige. Stockholms Skærgaard.* Skydeøvelser.
1/20 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan.* Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
1/21 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna.* Forbudt Omraade.
1/22 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
1/23 *Sverige. Bottniske Bugt. Gävle.* Ankringsforbud.
1/24 *Sverige. Sundsvall. Härnösand.* Mineomraader. Forbud mod Ankring.
1/25 Samling af tidligere Meddelelser vedrørende Mineomraader, forbudte Omraader, Sejladsforskrifter m. m. i *Ålands Hav* og *Finske Bugt.*
1/26 *U.S.S.R. Finske Bugt. Kronstadt E. Kotlin—Lisi Nos.* Forbudt Omraades Grænser forandret.
1/27 *U.S.S.R. Finske Bugt. Kronstadt SW.* Forbudt Omraade.
4/326 *Polen. Danzig Bugt. Gdynia* Havn Indsejling. Lystønde erstattet af Tonde. Sejlansvisning.
1/28 *Kielerkanalen.* Dybgaende og Mastehøjde for passerende Skibe.
(Se endvidere sidste Afsnit.)

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

1947

- 1/29 Danmark. Sundet. Lappegrund N. Sandsugning.
 4/327 Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib ombyttes med Reservefyrskib.
 1/31 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Kabler udlagt.
 1/32 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.
 1/33 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Oplysning om Indsejlingsforhold til Havnen.
 1/34 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret.
 1/35 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
 1/43 Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Løssoplads forandret.
 1/44 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Kloakledning under Udførelse.
 1/45 Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.
 1/46 Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.
 1/47 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/48 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.
 1/49 Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt. Taagesignal i Virksomhed.
 1/50 Danmark. Sundet. Kastrup Havn. Fyr midlertidigt slukket.
 1/53 Danmark. Sundet. Amager S. Aflandshage. Skydeøvelser.
 1/54 Danmark. Sundet. Køge Sønakke N. Minestrøget Omraade.
 1/55 Sverige. Sundet. Malmö—Kullen. Frigivet Omraade.
 1/56 Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
 1/57 Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib midlertidigt erstattet med Reservefyrskib.
 1/58 Sverige. Sundet. Skanör. Sømærker midlertidigt inddraget. Oplysning om Dybde.
 1/59 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
 1/61 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 1/62 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Afmærkning i Uorden.
 1/63 Danmark. Smaalandsfarvandet. Gravet Rende over Tolkebarren. Sømærke midlertidigt inddraget.
 1/65 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund SE. Ny Farvand. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/66 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsundbroens Gennemsejling E. Mindre Dybde observeret.
 1/67 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund S-lige Del. Dybde aftaget.
 1/68 Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksmønde Bugt. Minestrøget Omraade.
 1/70 Danmark. Smaalandsfarvandet. Omo Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
 1/71 Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Gisseløre Fyr midlertidigt slukket.
 1/75 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke Hage N. Fyr midlertidigt fjernet.
 3/293 Danmark. Store-Bælt. Minestrøget Omraader.
 1/77 Danmark. Store-Bælt. Vresen W. Minestrøget Omraade.
 1/78 Danmark. Store-Bælt. Smørstakken—Turo Rev. Minestrøget Omraade.
 1/83 Danmark. Store-Bælt. Spodsbjerg—Taars. Minestrøget Omraade.
 1/85 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Strynø S. Klokketønde forsvundet.
 1/86 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørby. Oplysning om Dybde.
 1/91 Danmark. Lille-Bælt. Fyr midlertidigt slukket.
 1/92 Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Oplysning om Lods.
 1/93 Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
 1/94 Danmark. Lille-Bælt. Fons Vig W. Minefare. Spærret Omraade.
 1/98 Danmark. Lille-Bælt. Spærret Omraade.
 1/97 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig S. Minefare. Spærret Omraade.
 3/313 Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Arnkilsø. Skydeøvelser.
 3/294 Danmark. Lille-Bælt. Mømmark NE. Lystønde midlertidigt forandret.
 1/104 Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Gelling Bugt. Vragomraade afmærket.
 (Se endvidere sidste Afsnit.)

iii. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1947

- 1/105 Danmark. Kattegat. Store-Middelgrund. Minestrøget Areal.
 1/106 Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede Omraader.
 1/107 Danmark. Raageleje NNW. Oplysning om Palle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
 1/108 Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser.
 1/109 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Taagesignal i Uorden.
 2/272 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
 1/111 Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
 1/112 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk. Tønder midlertidigt inddraget.
 3/295 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

- 1947
- 1/114 Danmark. Isefjord. Vellerup Vig. Egholm Bro delvis ødelagt.
 1/115 Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.
 1/196 Danmark. Isefjord. Inderbredning. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/119 Danmark. Kattegat. Odden Kirke W. Minefare.
 1/120 Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.
 1/121 Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr ikke tændt.
 1/122 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Oplysning om Lystønder.
 1/124 Danmark. Kattegat S.-lige Del. Lushage E. Uren Bund. Advarsel.
 1/125 Danmark. Kattegat. Lushage Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget. Lushage Fyr tændt.
 1/127 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Oplysning om Dybde.
 1/130 Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Minestrøget Omraade.
 1/133 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin IV. Reparationsarbejder iværksættes. Sejl-anvisning.
 1/136 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin IV. Prøvepæle nedrammes.
 1/134 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
 1/135 }
 1/137 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bolværksskred. Forbud mod Tillægning.
 1/138 Danmark. Kattegat. Sletterhage W. Minestrøget Omraade.
 1/140 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
 1/141 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Oplysning om Dybde.
 1/143 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indsejling. Dybde over Barren aftaget.
 1/148 Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt Fyrskib—Hals Barre Fyr. Oplysning om Lods.
 1/149 Danmark. Kattegat. Limfjorden Anduvning. Minestrøget Omraade.
 1/151 Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Advarsel mod Ankring i visse Omraader.
 1/152 Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.
 3/314 Danmark. Kattegat. Skagen Fyr. Radiofyr.
 1/156 Sverige. Kattegat. Frigivet Omraade. Afmærkning udlagt.
 1/157 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Advarsel mod Ankring og Fiskeri.
 1/158 Sverige. Kattegat og Skagerrak. Radiopejlstationer og midlertidige Radiofyr.
 1/159 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/160 Danmark. Limfjorden. Aalborg—Hals. Forandring af Fyr.
 1/162 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Tilsanding. Afmærkning inddraget.
 1/163 Danmark. Limfjorden. Draget. Øland SE. Baaker væltet af Isen.
 1/164 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.
 1/165 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
 1/166 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/278 Danmark. Limfjorden. Logtor Grunde. Oplysning om Dybde i gravede Rende.
 1/175 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro (Lossebroen) beskadiget.
 4/333 Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Passagesignaler med Kugler indstilles midlertidigt.
 3/315 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandsand.
 3/298 Skagerrak. Losseplads for Ammunition.
 1/180 Skagerrak. Sømærker udlagt E. for Minefelt.
 1/181 Skagerrak. Omraade frigivet for Sejlads.
 1/182 Skagerrak. Arendal—Lindesnæs S. Minefarligt Omraade frigivet for Overfladesejlads.
 1/183 Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.
 1/185 } Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Midlertidigt Radiofyr oprettet.
 3/316 }
 1/186 Danmark. Skagerrak. Svinklov Baake midlertidigt fjernet.
 1/188 Sverige. Skagerrak. Skärhamn og Grebbestad. Midlertidige Radiofyr.
 1/189 Norge. Oslofjord. Landminor. Advarsel.
 1/190 Norge. Oslofjorden. Telemark. Minefrit Farvand.
 1/191 Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Melding ved Anløb.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1947
- 3/317 Danmark. Jylland W.-Kyst. Mineomraade. Forbud mod Sejlads.
 2/200 Danmark. Vorupør Læmole. Fyr midlertidigt slukket.
 2/203 Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.
 2/204 Danmark. Blaavandshuk Fyr. Radiofyr oprettet.
 2/205 Danmark. Fano Bugt. Spærrede Omraader.
 2/206 Danmark. Graadyb Anduvning. Sømærker udlagt.
 2/207 Danmark. Graadyb. Tilsanding. Advarsel.
 2/208 Danmark. Graadyb. Gravede Rende. Sandforskydning. Afmærkning forandret.
 2/209 Danmark. Graadyb. Gravede Rende. Sømærke flyttet.
 2/210 Danmark. Graadyb. Torre-Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.

1947

- 3/318 *Danmark. Graadyb. Sædenstrand.* Nye Ledefyr.
 2/211 *Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde* midlertidigt forandret.
 2/214 *Danmark. Mano W. Sømærke* midlertidigt udlagt.
 2/215 *Danmark. Hojer Kanal.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 2/216 *Lister Dyb. Romo—Sild.* Forbud mod Ankring.
 2/217 *Danmark. Lister Dyb.* Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.
 2/218 *Tyskland. Sild W.* Losseplads afmærket. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/219 *Tyskland. Helgoland.* Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.
 2/220 *Tyskland. Elben Anduvning.* Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1947

- 2/221 *Færøerne.* Oplysning om Fyr.

1947

XI. Bekendtgørelser m. m.

- Danmark.*
 2/222 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 2/223 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 2/224 Nødmeldinger fra Skibe.
 2/225 Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse. Indberetning om drivende Miner og andre Farer for Sejladsen.
 2/226 Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande.
 2/227 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 2/229 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande inden for Linien *Skagen—Kristiansand*.
 2/228 Politibekendtgørelse om Forbud mod Sejlads paa *Flensborg Fjord*.
 2/230 Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *danske* Farvande.
 2/231 Marineministeriets Bemærkninger i Anledning af Udsendelsen af Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *danske* Farvande.
 2/232 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
 2/233 Oplysning om Navigationsefterretninger gennem Marinestationer.
 2/234 Oplysninger om Magnet-Miner og akustiske Miner samt om Foranstaltninger til Sikring af Skibe mod Magnet-Miner.
 2/236 Advarsel til Skibsfarten vedrørende Miner.
 2/237 Indskærpelse af Vigepligt overfor Minestrygere.
 2/238 Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Navigationsefterretninger (*navigational warnings*).
 2/239 Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Navigationsefterretninger om drivende Miner (*mine warnings*).
 2/240 Udsendelse af Radiotelegrammer til *danske* Skibe.
 2/241 Udsendelse af Radioavis for Søfarende.
 2/242 Udsendelse af meteorologiske Meldinger. Stormvarsel.
Storbritannien.
 2/243 Oplysning om Afmagnetiseringsstationer.
 2/244 *Britiske Øer.* Advarsel mod at komme Vragoprængningskibe for nær.
Sverige.
 2/245 *Stockholms Havn.* Afspærringsbestemmelser for visse Havneomraader.
 2/246 *Falsterbøkanalen.* Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 2/247 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.
 2/248 *Sverige S.-Kyst og Sundet. Ystad. Trelleborg.* Forbud mod Ankring.
 2/249 Sejlads i Nærheden af Minestrygere. Signaler m. m.
 2/250 Sejlanvisninger.

1947

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruiter.

- 2/251 *Danmark.* Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Ankring ved minestrøgne Ruter.
 1/192 Oplysning om Bredden af de minestrøgne Ruter.
 2/252 *Danmark.* Bestemmelser vedrørende Passage af *danske* Fyrskibe.
 2/253 *Østersøen W.-lige Del.* Tvangsruiter. Vrag. Advarsel.
 2/254 *Danmark. Sundet.* Rute 32. *Stevens Fyr NE. t. N.* Sejladsforskrift.
 2/255 *Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning.* Oplysning om Ruter, Fyr og Taagesignalarapparater.

- 2/256 *Finland. Sejlruten Helsinki—Orrengrund. Sejlanvisning for Handelsskibe.*
 2/257 *U.S.S.R. Finske Bugt. Østersoen—Tallinn. Ny Rute aabnet for Sejlads.*
 4/342 *Polen. Utklippan—Danzig (Gdynia) Ruten. Lys- og Klokketønde sunket. Sejlanvisning.*
 4/343 *Polen. Utklippan—Danzig (Gdynia) Ruten. Tønde sunket.*
 4/341 *Danmark. Nordsoen—Skagerrak. Rute 71. Oplysning om Fyrskib.*
 2/258 *Nordsoen. Humber—Elben Rute. Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lys- og Klokketønde.*
 2/259 *Storbritannien. Sejlanvisningstjenesten ændres. Udsendelse af NEMEDRI.*
 2/260 *N.E.C.R.I.-Området. Afmærkning midlertidigt i Uorden. Advarsel.*
 2/261 *Tyskland. W.-lige Østerso. Afmærkning af Mellempunkter i Skibsruiter. Advarsel.*
 2/262 *Tyskland. Østersoen W.-lige Del. Lysspirtønder ved Ruter inddrages for Vinteron.*
 2/263 *Tyskland. Østersoen W.-lige Del. Vinterforanstaltninger ved Ruteafmærkning.*

**Efterretninger om danske Havne og Broer angaaende Dybdeforringelser
paa Grund af Tilsanding o. lign.**

1947		1947	
1/99	<i>Aabenraa.</i>	1/4	<i>Lundehøje.</i>
4/332	<i>Aalborg Portland-Cementfabrik.</i>	1/167	<i>Logstør.</i>
1/132	<i>Aarhus.</i>	1/142	<i>Mellerup.</i>
1/80	<i>Asaø Bro.</i>	1/103	<i>Mommark.</i>
1/178	<i>Agger Tange Bro.</i>	1/73	<i>Mullerup.</i>
1/169	<i>Antoft Bro.</i>	1/162	<i>Nibe.</i>
1/150	<i>Asaa.</i>	1/76	<i>Nyborg.</i>
1/96	<i>Assens.</i>	1/117	<i>Nykøbing S.</i>
1/100	<i>Augustenborg.</i>	1/60	<i>Nyord.</i>
1/116	<i>Avdebo Anlægsbro.</i>	1/118	<i>Odden.</i>
1/9	<i>Bakkerne Baadehavn.</i>	1/81	<i>Omo.</i>
1/123	<i>Ballen Havn, Samsø.</i>	1/72	<i>Reerso.</i>
1/88	<i>Ballen Bro, Fyn.</i>	1/84	<i>Ristinge Bro.</i>
1/87	<i>Birkholm.</i>	1/40	<i>Rungsted.</i>
1/69	<i>Bisserup Bro.</i>	1/3	<i>Rodby Havn.</i>
1/90	<i>Bjørno Landingsbro.</i>	1/153	<i>Skagen.</i>
1/128	<i>Bregner.</i>	3/296	
1/170	<i>Dover Odde Anlægsbro.</i>	1/168	<i>Skive.</i>
1/171	<i>Ejerslev Udskebningssted.</i>	1/113	<i>Skuldelev Bro.</i>
2/213	<i>Esbjerg.</i>	1/39	<i>Sletten.</i>
1/37	<i>Espergærde.</i>	1/36	<i>Snekkersten.</i>
1/172	<i>Feggesund Bro.</i>	1/82	<i>Spodsbjærg.</i>
1/145	<i>Fladbjærg Bro.</i>	1/173	<i>Sundby Tovbane, Limfjorden.</i>
1/139	<i>Grenaa.</i>	1/101	<i>Sønderborg.</i>
1/64	<i>Grønsund (Borgsted) Færgebro.</i>	1/41	<i>Taarbæk.</i>
1/144	<i>Hadsund.</i>	1/8	<i>Tejn.</i>
1/126	<i>Havnø Anlægsmole.</i>	2/202	<i>Torsminde Slusehavn.</i>
1/95	<i>Hejlsminde.</i>	2/201	<i>Tyborøn.</i>
1/30	<i>Helsingør.</i>	2/212	<i>Varde.</i>
1/184	<i>Hirtshals.</i>	1/102	<i>Vemmingbund Bro.</i>
1/131	<i>Hov.</i>	1/154	<i>Vestero, Læsø.</i>
1/38	<i>Humblebæk.</i>	1/174	<i>Vilsund Anlægsbro.</i>
1/176	<i>Jegindo.</i>	1/129	<i>Æbelø.</i>
1/51	<i>Kastrup Skibsbro.</i>	1/89	<i>Ærøskøbing.</i>
1/5	<i>Klintholm.</i>	1/155	<i>Østerby, Læsø.</i>
1/74	<i>Korsør.</i>	1/147	<i>Øster-Hurup.</i>
1/79	<i>Lundeborg.</i>		

(Rutemeddelelse Nr. 51/1946
udgaar).

Rute 45 a.

Lundeborg—Lohals.

I. Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket, som anført. Afmærkningen ved Punkt 1 a og 2 skal holdes om Bagbord.

Rutens Bredde: $10^{\circ} 48',2$ E. — Punkt 2: 400 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	<i>Lundeborg</i> Havneindsejling.						
1 a	$55^{\circ} 08',2$	$10^{\circ} 50',2$	Spidstd. m. Stage.	r.			Skæringspunkt med Rute 45.
2	$55^{\circ} 08',2$	$10^{\circ} 51',9$	Spidstd. m. 1 Ballon	r.- og hv.- str.			
Herfra følges normal Afmærkning gennem <i>Smørstakke Løb</i> til <i>Lohals</i> Havneindsejling.							

Kort Nr. 143, 142 og 140.

(Rutemeddelelse Nr. 52/1946
udgaar).

Rute 45 b.

Turø Rev--Rudkøbing Løb--Mørkedyb--Mommarmark.

Fra Punkt 1—2 og 10—17 ligger Afmærkningen som Midterafmærkning og skal her holdes om Bagbord.

Under Sejlads til og fra *Grevebroen* (paa *Strynø*) skal Vageren ved Punkt 4 holdes om Bagbord.

Rutens Bredde: Punkt 1— 2: 400 m
— 10—15: 400 m
— 15—17: 1200 m

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 01',1	10° 44',6	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt med Rute 45.
2	54° 59',1	10° 43',3	Spidstd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- str.			Tilslutningspunkt for Rute 45 c.
3	Herfra følges den normale Afmærkning gennem <i>Rudkøbing Løb</i> til <i>Rudkøbing Havn</i> eller videre til						
4	54° 54',2	10° 39',2	Ikke afm.				
c. 100 m W. for Punkt 4 ligger 1 rødmalet Spidstønde med Stage. Herfra til							
5	<i>Grevebroen</i> (paa <i>Strynø</i>) eller videre til						
6	54° 52',8	10° 37',3	Stage m. 2 opadv. Koste.	r.			
c. 100 m N. for Punkt 6 ligger Klokketønden <i>Strynø S.</i>							
7	54° 52',6	10° 34',5	Stage m. 2 opadv. Koste.	r.			
Herfra gennem den gravede Rende til							
8	<i>Marstal Havn</i> eller følgende den normale Afmærkning gennem <i>Mørkedyb</i> til						
9	54° 56',8	10° 28',1	Ikke afm.				
10	54° 56',9	10° 27',0	Spidstd. m. 1 opadv. Kost + Kltd.	r. r.- og hv.- str.			Skæringspunkt med Rute 45 d.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
11	54° 56',7	10° 23',8	Spidstd. m. 2 opadv. Koste + Kltd.	r.			Tilslutningspunkt for Rute 45 f.
11 a	54° 57',5	10° 19',7	Spidstd. m. Stage.	r.- og hv.- str.			
12	Herfra til Søby Havn						
13	54° 58',4	10° 15',4	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			Skæringspunkt med Rute 45 g.
14	54° 59',5	10° 13',0	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
15	54° 59',5	10° 08',4	Spidst. m. 1 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt med Rute 45.
16	54° 57',8	10° 05',7	Lysspirtd.	r. med gul Top	4	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Skæringspunkt med Rute 25.
17	54° 56',4	10° 03',2	Mommark NE. Lystd.	r.- og hv.- str.		Hvidt Et-Blk. hv. 3 ^s .	
18	Mommark	Færgehavn.					

I. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Paa Pladsen 54° 57',0 N. 10° 42',5 E., 0,1 Sm W. for Ruten imellem Punkterne 2 og 3, ligger Vraget af Jagt *Marie*, over hvilket mindste Dybde er 3,6 m. Vraget er ikke afmærket.

Kort Nr. 172, 170, 154, 152, 150, 142 og 140.

(Rutemeddelelse Nr. 53/1946
udgaar).

Rute 45 c.

Svendborg Sund E.--Rudkøbing Løb N.

I. Ruten er afmærket som nedenfor anført. Punkterne angiver Rutens Midterlinie
Der skal holdes NE. om Lystønden S. for Punkt 1, den øvrige Afmærkning skal
holdes om Bagbord.

Rutens Bredde: 400 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 01',5	10° 41',0	Ikke afm.				Tilslutningspunkt til Rute 45.
	Paa 55° 01',3 N. 10° 41',0 E., c. 350 m S. for Punkt 1 (Punkt 6 i Rute 45), ligger hvidmalet Lystønde <i>Middelgrund</i> , der viser hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .						
2	55° 00',0	10° 42',2	Stage m. 1 opadv. Kost.	r.			
	Paa 55° 00',0 N. 10° 42',1 E., c. 150 m W. for Punkt 2, ligger <i>Stenodde</i> Klokketønde.						
3	54° 59',1	10° 43',3	Spidstd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- str.			Tilslutningspunkt til Rute 45 b.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1--2	55° 00',7	10° 41',6	Vrag. Muligvis identisk m. ne- denstaaende Vrag.		I Ruten.
1--2	55° 00',3	10° 40',8	<i>Tysk</i> Hurtigbaad Nr. 311. Dybde o. Vg. 2,2 m.	Boje.	c. 0,6 Sm W. for Ruten.

Kort Nr. 170, 142 og 140.

(Rutemeddelelse Nr. 100/1946
udgaar).

Rute 45 d.

Svendborg Sund -- Højestene Løb -- Møllegab (Ærøskøbing.)

I. Punkterne 1—2 og 3—7 angiver Rutes Midterlinie.
Afmærkningen skal her holdes om Bagbord. Der skal dog holdes 100 m. E. om Vageren ved Punkt 2, og i *Højestene Løb* skal der holdes midt mellem Vagerrækkerne.
Rutes Bredde: Punkt 5—7: 400 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	° 01',2	10° 31',0	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 45.
2	55° 00',1	10° 30',4	Ikke afm. c. 100 m W. for Punkt 2 ligger en rød Stage m. 1 opadv. Kost (ud for <i>Skarø E.-Pynt</i>). Herfra følges den normale Afmærkning gennem <i>Højestene Løb</i> til				
3	54° 57',6	10° 27',3	Spidstd. m. Stage.	r.			
4	Herfra til <i>Drejå Bro</i> — eller videre til						
5	54° 56',9	10° 27',0	Spidstd. m. 1 opadv. Kost + Kltd.	r.			Skæringspunkt med Rute 45 b.
6	54° 55',9	10° 25',6	Spidstd. m. 3 opadv. Koste.	r.	r.- og hv.- str.		
7	54° 54',5	10° 25',5	<i>Møllegab</i> Kltd.	hv.			Tilslutningspunkt til Rute 45 f.
(Herfra til <i>Ærøskøbing Havn</i> , se Rute 45 f.)							

Kort Nr. 170, 152, 150 og 185.

(Rutemeddelelse Nr. 55/1946 udgaar).

Rute 45 e.

Lyø.

I. Ruten er afmærket som nedenfor anført.

Punkterne angiver Rutens Midterlinie.

Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Rutens Bredde: 400 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Ann.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 02',4	10° 13',7	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 45.
2	55° 03',4	10° 11',8	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			
3	Lyø Bro.						

Kort Nr. 170, 152 og 150.

(Rutemeddelelse Nr. 56/1946
udgaar).

Rute 45 f.

Ærøskøbing.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.

Afmærkningen i Punkt 1 og 2 skal holdes om Bugbord.

Der skal holdes 100 m E. om Vageren i Punkt 3.

Rutens Bredde: Punkt 1—2: 400 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 56',7	10° 23',8	Spidstd. m. 2 opadv. Koste + Kltd.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 45 b.
2	54° 54',5	10° 25',5	Møllegab Kltd.		r.- og hv.- str. hv.		Tilslutningspunkt for Rute 45 d.
3	54° 54',2	10° 25',5	Stage m. 1. opadv. Kost.	r.			
Herfra følges den normale Afmærkning gennem Møllegab og den gravede (W.-lige, 3,8 m) Rende til Ærøskøbing Havn.							

Kort Nr. 170, 152, 150 og 185.

(Rutemeddelelse Nr. 57/1946
udgaar).

Rute 45 g. Avernakø W.--Søby.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Punkterne angiver Rutens Midterlinie.
Afmærkningen skal holdes om Bagbord.
Rutens Bredde: 400 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 02',0	10° 12',9	Spidstd. m. Stage.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 45.
2	55° 00',6	10° 15',1	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
3	54° 58',4	10° 15',4	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			Skæringspunkt med Rute 45 b.
4	Søby Havn.						

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed:

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	55° 02',0	10° 13',4	Vrag. Mindste Dybde o. Vg. 8,4 m.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm NE. for Ruten.
1—2	10° 01',4	10° 13',9	Luftfartøj.	Ikke afm.	Tæt E. for Ruten.

Kort Nr. 170, 152, 150 og 185.

Rute 46.

Hesselø SSE. — Holbæk.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.

Punkterne 1—2 angiver Rutens Midterlinie.

Punkterne 3—8 angiver Rutens W.-Side. Der skal her holdes E. om Afmærkningen.

Rutens Bredde: Punkt 1—2: 1000 m.

— 2—55° 58',3 N.: 600 m.

55° 58',3 N.—55° 57',8 N.: Mellem Dobbeltafmærkningen.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærkot	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	56° 09',0	11° 45',0	Lys- og Fltd.	r.	7	Hvidt Et-Blk. hv. 15 s.	Tilslutningspunkt til Rute 34.
1 a	56° 07',2	11° 46',2	Spidstd. m. Stage.	r.			
1 b	56° 05',4	11° 47',3	Spidstd. m. Stage.	r.			
1 c	56° 03',6	11° 48',5	Spidstd. m. Stage.	r.			
1 d	56° 01',7	11° 49',6	Spidstd. m. Stage.	r.			
2	55° 59',9	11° 50',8	Isefjord Lys- og Fltd.	r.- og hv.-	Ise- fjord str.	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	
	Herfra videre efter den normale Afmærkning til Hundested Havn eller gennem den gravede Rende over Lynæs Sand til						Mellem Pkt. 2 og Pkt. 3 Skæring med Rute 46 d. Tilslutningspunkt for Rute 46 a.
3	55° 55',4	11° 49',8	Lynæs Rende S. Spidstd. m. 3 opadv. Koste.	r.			
4	55° 54',2	11° 49',3	Spidstd. m. Stage.	r.			
5	55° 53',0	11° 48',7	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt for Rute 46 b og Rute 46 c.
6	55° 51',7	11° 48',0	Spidstd. m. Stage.	r.			
7	55° 50',3	11° 47',4	Spidstd. m. Stage.	r.			
8	55° 49',0	11° 46',7	Lysegrund E. Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			
9	55° 47',3	11° 45',9	Ikke afm.				
	Herfra følges den normale Afmærkning til						
10	55° 44',6	11° 47',1	Ikke afm.				
	Herfra i Fyrlinierne til Holbæk Havn.						

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Paa Pladsen 56° 01',2 N. 11° 50',9 E., 0,5 Sm E. for Ruten imellem Punkterne 1 d og 2, findes et Vrag, over hvilket mindste Dybde er 8,5 m. Vraget er ikke afmærket. Kort Nr. 116, 102, 103 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 59/1946
udgaar).

Rute 46 a.

Frederikssund.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.

Der skal her holdes 100 m N. om Vagerne i Punkterne 1 og 2.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 55',4	11° 49',8	<i>Lynæs Rende S. Spids- td. m. 3 op- adv. Koste.</i>	r.			Tilslutningspunkt til Rute 46.
2	55° 55',4	11° 51',8	<i>Spidstd. m. 1 opadv. Kost.</i>	r.			

Herfra følges den normale Afmærkning gennem *Kulhus Rende*, N. eller S. om *Store-Tørvegrund* til *Frederikssund Havn*.

Kort Nr. 116 B, 116 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 60/1946
udgaar).

Rute 46 b.

Nykøbing paa Sjælland.

I. Ruten er afmærket som nedenfor anført.
Afmærkningen ligger som en Side-Vagerrække.
Der skal holdes 100 m S. om Vagerne.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 53',0	11° 48',7	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 46 og Rute 46 c.
2	55° 53',1	11° 46',6	Spidstd. m. Stage.	r.			
3	55° 53',3	11° 44',3	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
4	55° 54',1	11° 41',3	Spidstd. m. Stage.	r.			
5	Nykøbing S. Havn.						

Kort Nr. 116 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 61/1946
udgaar).

Rute 46 c. Kyndby Havn.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Afmærkningen ligger som en Side-Vagerrække.
Der skal holdes 100 m E. om Vagerne.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 53',0	11° 48',7	Spidstd. m. 2 opadv. Koste.	r.			Tilslutningspunkt til Rute 46 og Rute 46 b.
2	55° 51',4	11° 50',3	Spidstd. m. Stage.	r.			
3	55° 50',0	11° 52',0	Spidstd. m. 1 opadv. Kost.	r.			
4	Kyndby Havn.						

Kort Nr. 116 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 62/1946
udgaar).

Rute 46 d.

Hundested - Rørvig.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.

Der skal holdes 100 m N. om Vagerne i Punkt 1 a, 1 b og 2, men 100 m S. om Vageren i Punkt 3.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	<i>Hundested</i> Havn.						
1 a	55° 57',7	11° 50',4	Stage.	r.			(Skæring med Rute 46).
1 b	55° 57',4	11° 49',5	Spidsbøje.	r.			
2	55° 57',1	11° 48',5	Stage m. 2 Halmviske.	hv.			
Herfra følges normal Afmærkning gennem <i>Vesterløb</i> til							
3	55° 56',6	11° 46',9	Stage m. 1 opadv. Kost.	r.			
4	<i>Rørvig</i> Havn.						

Kort Nr. 116.

(Rutemeddelelse Nr. 63/1946
udgaar)

Rute 48.

Kattegat S. Fyrskib—Kattegat Østerrende—Læsø N. Fyrskib.

I. Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket, som nedenfor anført.

Rutens Bredde: 4000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	56° 15',0	12° 15',0	Kattegat S. Fyrskib.			Hvidt Et-Blk. hver 12 ^s . Taagesignal: En-Tone hv. 30 ^s . Radiofyr som det ordinære <i>Gilleleje Flak N.</i> Fyrskib.	Tilslutningspunkt til Rute 32 og 34.
2	56° 20',6	12° 14',8	Lysspirtd.	r.	2	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
3	56° 26',0	12° 15',0	Lysspirtd.	r.	3	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
4	56° 31',7	12° 15',0	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
5	56° 37',5	12° 15',0	Lystd.	r.	5	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
6	56° 41',2	12° 07',5	Lysspirtd.	r.	6	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
7	56° 45',0	12° 00',0	Anholt Knob Fyrskib.			Hvidt Gruppe-Blk., To-Blk. hv. 30 ^s . Taagesignal: To-Toner hv. 1 ^m . Radiofyr som det ordinære <i>Anholt Knob</i> Fyrskib.	
8	56° 47',9	11° 54',0	Lysspirtd.	r.	8	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
9	56° 51',0	11° 48',0	Lys- og Fltd.	r.	16	Hvidt Et-Blk. hv. 10 ^s .	Skæringspunkt med Rute 38.
10	57° 01',2	11° 43',2	Lystd.	r.	10	Hvidt Et-Blk. hv. 15 ^s .	
11	57° 08',9	11° 39',7	Lystd.	r.	11	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7½ ^s .	
12	57° 22',3	11° 33',5	Lystd.	r.	12	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
13	57° 32',0	11° 21',6	Læsø N. Fyrskib.			Hvidt Et-Blk. hv. 30 ^s . Taagesignal: To-Toner hv. 30 ^s . Radiofyr som det ordinære <i>Læsø Trindel</i> Fyrskib.	Tilslutningspunkt for Rute 39.
14	57° 45',0	11° 16',6	Ikke afm.				
15	57° 51',6	11° 14',0	Ikke afm.				

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1 og 2	56° 15',5	12° 15',7	Fiskerkutter.	Ikke afm.	c. 0,4 Sm E. for Ruten.
—	56° 18'	12° 17'	Fiskerkutter <i>Ve-</i> <i>nus.</i>	Ikke afm.	c. 1 Sm E. for Ruten.
4 og 5	56° 37',2	12° 16',0	Vrag.	Ikke afm.	c. 1/2 Sm E. for Ruten.
12 og 13	57° 27',0	11° 25',5	<i>Tysk</i> Minestryger <i>R. 228.</i>	Ikke afm.	c. 1 Sm WSW. for Ruten. PD.

Kort Nr. 130, 101, 102 og 100.

(Rutemeddelelse Nr. 67/1946
udgaar).

Rute 51.

Trelleborg.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.

Punkterne angiver Rutens Midterlinie. Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Paa Ruten mellem Punkterne 2 og 3 ligger 5 sort- og hvidmalede Stager.

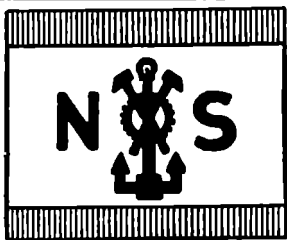
Rutens Bredde: 1000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 07',0	13° 13',0	Lysspirtd.	r.	5	Holdes indtil videre slukket.	Tilslutningspunkt med Rute 32 a.
2	55° 11',9	13° 11',6	Lysspirtd.	r. og gul Top	9	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
3	55° 20',5	13° 08',8	<i>Trelleborgs Redd An- duvnings- tønde, Lys- og Fltd.</i>	sort og r.		Hvidt Et-Blk. hv. 3 ^s .	Tilslutningspunkt til <i>svenske</i> Ruter rundt <i>Falsterbo</i> .
Herfra enten ad <i>svenske</i> Ruter rundt <i>Falsterbo</i> , eller til <i>Trelleborg</i> , eller E. paa i <i>Østersøen</i> .							

Kort Nr. 188.

DANSK SØFARTS TIDENDE

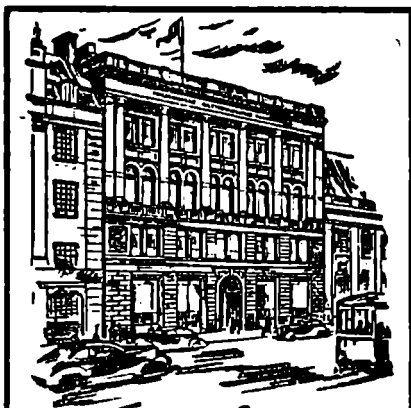
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Den store Succes



CARLSBERG GRAPE-TONIC



DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekanalen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonningen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviand og Skibsformødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agfiten er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodsvang. Lods penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lodsos og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Lædning. I Frihavnen beserges Losning og Lædning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen en efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde mod Bæreevne 18,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakbuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 6 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa 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 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 30 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lods penge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lædning: Losning og Lædning beserges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperoner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrlinien »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 + 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Losning og Lædning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lsb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, uforudt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan. og Lastn. beserges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhallingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lødel.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanges benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmølle. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R. T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1841. Kullfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 + 100 Øre pr. m³. Losning og Lædning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 6

FREDAG 7. FEBRUAR 1947

54. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

S.S. J. C. JACOBSEN FORLIST

Det Forenede Dampskibsselskabs Damper *I. C. Jacobsen* sank Tirsdag den 4. Februar i Nordøen paa Vej fra Antwerpen til København med Stykgods. Skibets Fører, Kaptajn *O. P. Vestholt*, og Maskinchefen, Maskinmester *Th. Valentin*, gik ned med Skibet, mens den øvrige Besætning, 19 Mand, blev reddet af s.s. *A. P. Bernstorff*.

S.s. *J. C. Jacobsen* fik, da det befandt sig nær ved Pitt Fyrskib, Rorskade og faldt tværs i den svære Sø — Vindstyrken var 8—9 — hvorpaa Skibet sprang læk og begyndte at synke. Heldigvis var *A. P. Bernstorff* i Nærheden og kunde straks efter Modtagelsen af de udsendte Nødsignaler ile til Hjælp, saa de 19 Mand kunde reddes efter et meget vanskeligt Redningsarbejde i det overhandige Vejr, hvorimod alt Haab om at finde Kaptajn *Vestholt* og Maskinmester *Valentin* maatte opgives efter længere Tids Eftersøgning.

Kaptajn *O. P. Vestholt*, som havde sit Hjem i Løgstørgsgade 37, var født 1892. Han blev ansat i Rederiet som 3. Styrmand 1920 og avancerede derefter i Graderne, indtil han i 1945 blev Kaptajn. Under hele Krigen sejlede han med s.s. *Skjold* i allieret Tjeneste, og efter Befrielsen havde han Kommandoen over en Række Dampere, indtil han i November i Fjor fik *J. C. Jacobsen* at føre.

Maskinmester *Th. Valentin*, der boede Isefjordsgade 16, blev født i Odense 1883. Han blev ansat i Selskabet 1907 og har saaledes i 40 Aar gjort Tjeneste i D.F.D.S. Han blev udnævnt til 1. Mester 1929 og kom ombord i det nu forliste Skib samtidig med Kaptajn *Vestholt* i November i Fjor.

INTERNATIONAL SHIPPING CONFERENCE

Alt er nu klappet og klart til Afholdelsen af the International Shipping Conference i London i Dagene fra den 11. til 13. Februar i Aar. Konferencen vil blive afholdt i the Chamber of Shipping of the United Kingdom.

Konferencen bestaar af Repræsentanter for de førende søfarende Nationers Rederiforeninger og er paa ingen Maade et Regeringsorgan. Rederiforeningerne i følgende Lande vil blive repræsenterede: Australien, Belgien, Danmark, Frankrig, Grækenland, Holland, Indien, New Zealand, Norge, Sverige, U.S.A. og Finland samt Storbritannien.

Konferencen har ikke holdt samlede Møder i længere Tid, og i de mellemliggende Aar har dens Arbejde været ført videre af Sekretariatet.

Konferencen vil gennemdrøfte — dels de Skibsfartsopgaver, der paahvilede den i Førkrigstiden saasom Spørgsmaalet om Sikkerheden til Søs, Radiotelegrafien, Lastelinien, Skibsmaalingen etc. — og dels de Veje man maa vandre ad under Efterkrigstidens Omstændigheder, ligesom der vil blive Lejlighed til at debattere de Spørgsmaal, der i al Almindelighed vedrører Skibsfarten.

Konferencen vil endvidere beskæftige sig med Spørgsmaalet om Optagelse af nye Medlemmer, ligesom man vil tage Spørgsmaalet om Samarbejdet med the inter-governmental Maritime consultative organi-

sation, der blev anbefalet oprettet af the United Maritime Consultative Council i Washington i November 1946, med the Social and Economic Council of the United Nations organisation og the International Chamber of Commerce op til Drøftelse.

Man venter ligeledes, at Spørgsmaalet om internationalt Samarbejde vil blive taget under Overvejelse og i Forbindelse hermed, hvilken Rolle Konferencen vil komme til at spille som Mellemed mellem Skibsfarten og Regeringerne i Spørgsmaal om Sikkerheden til Søs og Radiotelegrafien.

The Baltic and International Maritime Conference vil blive repræsenteret af følgende Medlemmer ved Konferencen: Generalkonsul Gunnar Carlsson, Göteborg, Skibsreder Thos. S. Falck jun., Bergen, Skibsreder J. G. A. Fontein, Rotterdam, Skibsreder E. Hahn-Petersen, København, Skibsreder F. P. Longton, London, og Direktør H. Steuch, København.

REDERIET J. LAURITZEN KØBER LIBERTY-SKIB

Rederiet J. Lauritzen har købt Liberty-Baaden *R. Hoke Smith*, som under Navnet *Thora Dan* vil blive indsat i Kulfarten mellem U. S. A. og Danmark.

Thora Dan, der laster ca. 10.800 Tons d.w. i 5 Luger, er bygget i Savannah 1943. Skibet gaar efter Overtagelsen i U. S. A. til amerikansk Værft for at faa udført forskellige Forbedringer og Ændringer, inden det udfører sin første Kulrejse til København. — Skibets Maskineri bestaar af en Tregangsmaskine paa ca. 2.500 HK, der giver Skibet en Fart af ca. 11 Knob; Kedlerne er oliefyrede. Besætningen vil bestaa af ca. 37 Mand, deraf ca. 13 Officerer. Skibets Hjemsted bliver Esbjerg.

ENGELSK ORDEN TIL DANSK KAPTJAN

Kaptajn *Rasmus Andreasen Hansen*, som er Kaptajn paa Bjergningsdamperen *Confederate*, fik forleden Dag af den engelske Minister i København overrakt den britiske Ordensdekoration M.B.E. for sin Indsats ved Bjergningen af Tankskibet *Toorak*, der var sunket efter en Kollision i Aden Havn.

Under Redningsarbejdet var Vejret meget daarligt, og Bjergningen af *Toorak* skyldes den danske Kaptajns Mod og Dygtighed. *Confederate* har iøvrigt siden været med til Bjergningen af flere større Skibe, bl. a. en 10.000 Tons amerikansk Tankbaad. Kaptajn Hansen udviste meget stor Dygtighed og Beslutsomhed under disse Bjergningsoperationer, hvis Værdi for allieret Skibsfart ikke kan overvurderes.

SKADESERSTATNINGERNES FORDELING

Af de 227 Handelskibe, som det internationale Kontor for Krigsskadeserstatninger har fordelt blandt sine 18 Medlemsstater i 1946, har Danmark modtaget 11 med en samlet Tonnagemængde paa 13.348 B.R.T. Hertil kommer 32 Stk. Maskinværktøj. Norge fik 40 Skibe paa 77.073 B.R.T. og 178 Stk. Maskinværktøj. I et udsendt Communiqué udtales, at de stillede Krav ikke har kunnet imødekommes i det ønskede Omfang paa Grund af de begrænsede Erstatningsydelsler fra Tyskland. Imidlertid overvejer man nu ogsaa at yde de respektive Lande Erstatning ved at overdrage dem Effekter, der beror i Udlandet og tidligere tilhørte Tyskland.

B. & W. — 6 pCt.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain udsendt den 29. Januar følgende Regnskabsmeddelelse:

Paa et i Dag afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri fremlagdes Regnskabet for 1946. Efter at der er foretaget Afskrivninger paa Bygninger, Maskiner m. v. andrager Aarets Nettooverskud 7,365,682 Kr. Da Overførslen fra forrige Aar andrager 253,247 Kr., og der for Aaret 1946 var henlagt 35,634 Kr. for meget til Skatter, er der saaledes ialt 7,654,563 Kr. til Disposition.

Af dette Beløb hensættes til Skatter 2,200,000 Kr. Der udbetales 5½ pCt. Udbytte paa Præference-Kapitalen, 16,100,000 Kroner, med 885,500 Kr. Til Ekstra Reservefond hensættes 1,000,000 Kr., og Bestyrelsens Tantieme andrager 40,000 Kr. Til »Konto for Indløsning af Præferenceaktiekapitalen og Opskrivning af Stamaktiekapitalen« hensættes 2,237,500 Kr.

Restbeløbet, 1,291,563 Kr., foreslaas benyttet til Udbetaling af 6 pCt. p. a. Udbytte til Stamaktiekapitalen med 882,000 Kr. og til Overførsel til næste Aar med 409,563 Kr.

Paa »Konto for Indløsning af Præferenceaktiekapitalen og Opskrivning af Stamaktiekapitalen« henstaar derefter, incl. Overførsel fra forrige Aar 125,000 Kr., ialt 2,362,500 Kr. Heraf anvendes 2,100,000 Kr. til Opskrivning pr. 1. Juli 1947 af Stamaktierne, hvorefter Stamaktiekapitalen andrager 17,500,000 Kr., og 262,500 Kr. til Henlæggelse pr. samme Dato til den lovmæssige Reservefond, samtidig med at Præferencekapitalen ved Indfrielse af 1,050,000 Kr. Præferenceaktier nedsættes til 15,050,000 Kr.

Sammenlignet med Regnskabet for 1945 viser Aaret 1946 en Stigning i Netto-Overskudet paa godt 1 Mill. Kr. Overførslen 253,247 Kr. er lidt større end Aaret forud, da den androg 246,401 Kr., medens der for Aaret 1945 var hensat 93,631 Kr. for meget til Skat mod 35,634 Kr. for 1946. Der bliver da til Disposition godt 7,6 Mill. Kr., hvilket er omtrent 1 Mill. Kr. mere end i Fjor. Af dette Beløb benyttes 2,2 Mill. Kr. til Hensættelse til Skatter mod 2,3 Mill. Kr. for Aaret 1945. Henlæggelsen til Ekstra Reservefond er ligesom Aaret forud 1 Mill. Kr., og de 6 pCt. Udbytte er ligesom uforandret.

Til »Konto for Opskrivning af Stamaktiekapitalen og dertil svarende Forøgelse af den lovmæssige Reservefond« hensættes der i Aar 2,237,500 Kr. mod 1,410,000 Kr. forrige Aar. Stamaktiekapitalen opskrives med 2,1 Mill. Kr. Sidste Aar blev denne Kapital af Aarets Overskud opskrevet med 1,4 Mill. Kr., men hertil kom, at man overførte 1,7 Mill. Kr., der henstod paa Konto for Imødegaaelse af Tab ved Krigsskader, til Opskrivning af Stamaktiekapitalen med yderligere 1,4 Mill. Kr. Samtidig blev Præferencekapitalen ved Indfrielse af 700,000 Kr. nedsat til 16,1 Mill. Kr. Ved den nu foreslaaede Opskrivning kommer Stamaktiekapitalen op paa 17,5 Mill. Kr. mod 9,8 Mill. Kr. efter Nyordningen i 1941.

NYT FRA SVERIGE

Grängesbergbolaget har bestilt to kombinerede Malm- og Tankskibe hos Götaverken, hvert af dem paa 15.000 Tons d.w. Allerede i sit Nybygningsprogram 1940—43 havde Bolaget bestilt to kombinerede Malm- og Tankskibe hvert paa 12.000 Tons d.w. som de første af denne Type, der uden nogen Forandringer kan skifte om fra Olie til Malmlast. Skibene blev hovedsagelig bygget med Henblik paa Malmfarten til U. S. A., idet det vilde være praktisk at kunne tage Olie med paa Hjemreisen, og begge Skibene har da ogsaa været stærkt beskæftigede i denne Fart i nogen Tid. Naar Bolaget imidlertid nu ved nye Bestillinger er gaaet op fra 12.000 Tons til 15.000 Tons,

skyldes det, at store Skibe er billigere at bygge pr. Ton og ogsaa er billigere i Driften. For Olielaster synes en Størrelse paa 15.000 Tons nu at blive det normale, og det er kun undtagelsesvis, at der bygges mindre Tankskibe.

Naar de to 15.000 Tonnere er færdige, skal de ind sættes i Olie- og Malmfarten paa U. S. A. Det bliver omkring 1949—50.

NORSK REDERISAMARBEJDE I TYSKLANDS-FARTEN

Der er nu afholdt konstituerende Generalforsamling i A/S Norwegian Shipping Agency, Ltd., hvis Formaal er at drive Skibsagentur m. m. i Hamborg, Bremen og andre tyske Havne. Det nye Selskab er dannet af følgende norske Rederier: Wilhelmssens Linjeagentur A/S, Det Sønnenfjelds-Norske Dampskibsselskab, Fred. Olsen & Co., A/S Jelølinjen, Det Bergenske Dampskibsselskab, Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab samt Direktør Jens Ejbøl, Bergtrans Shipping Co., Gdansk. Saavel de britiske som de amerikanske Okkupationsmyndigheder har givet Fuldmagt og anerkendt Aabningen af de nye Kontorer.

Ekspeditionen af Skibe i tyske Havne har hidtil udelukkende været reserveret en Række koncessionerede engelske Firmaer.

NORSK SYN PAA EN KOMMENDE TYSK SKIBSFART

Den norske Ambassadør i London overrakte for nogen Tid siden Udenrigsministrenes Stedfortrædere et Memorandum angaaende den norske Regerings Syn paa det tyske Problem. I dette Memorandum hed det bl. a. angaaende Genopbygningen af den tyske Handelsflaade: »En eventuel fremtidig Genopbygning af den tyske Handelsflaade bør finde Sted paa en saadan Maade, at den ikke igen kan blive brugt som Støtte for tysk Angrebspolitik, men at det, indtil Tyskland har vist sig skikket til at indtage sin Plads i Verdenssamfundet, hindres at søgaaende Skibe af visse Kategorier og over en vis Størrelse ejes af eller kommer under Kontrol af tyske Interessér. Det viste sig allerede under den første Verdenskrig og i endnu højere Grad under den anden, at Handelsflaaden blev et vigtigt og nødvendigt Hjælpemiddel under Krig, og at Tyskland aabenbart havde bygget og indrettet en stor Del af sin Handelsflaade netop med Henblik paa dette. Særlig Norge fik dette at mærke, idet det tyske Overfald i stor Udstrækning blev udført af saakaldte Handelsskibe, der viste sig at være armerede eller paa anden Maade understyrede krigsmæssigt. Det bør søges forhindre, at Handelsflaaden bruges til Oplæring af Marinepersonel.«

ISSITUATIONEN I FINSKE FARVANDE

PR. 1/2 1947.

Den sidste Baad afgik fra Kotka for nogle Dage siden, og herefter er kun følgende finske Havne aabne for Søfarten: Helsingfors, Hangö, Åbo, Raumo og Mäntyluoto, hvortil Trafikken hjælpes af Isbrydere.

DEN FINSKE HANDELSFLAADE

Rederi A/B Eva, Mariehamn (Kaptajn O. Öström) har fornylig indkøbt den norske Damp *Valör* paa 1600 Tons d. w. — Damperen er allerede i Fart under finsk Flag under Navnet s.s. *Ella*.

Finska Fiskeri A/B, Helsingfors, som tilhører Nordström-Concernen, har fra England indkøbt s.s. *Avistone* paa 7.200 Tons d.w. — Baaden skal overtages i England i Begyndelsen af Februar Maaned.

Under Aar 1946 er Finlands Handelsflaade blevet øget med ialt 65.000 Brutto Reg. Tons, hvilken Øgning hovedsagelig beror paa, at de i Tyskland og Amerika beslagtagne Skibe er blevet frigivet.

Ugens Fragtberetning.

De oversøiske Markeder er stadig karakteriseret af den stærke Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Staterne til saavel sydamerikanske, men dog især til europæiske Destinationer. En spot russisk Dampere paa ca. 6500 Ts. sluttedes saaledes til Sverige, Göteborg/Malmø range til 10 pCt. over den gamle WSA. Rate, d. v. s. \$14.19. Danske Befragtere har været noget heldigere, idet de har faaet tidlig Februar Tonnage til \$13 og Marts Tonnage til \$12.40. Hollænderne, Belgierne og Franskmandene har ogsaa maattet betale betydelige Tillæg for tidlig Tonnage, bl. a. sluttedes Liberty Baad til 12.85 til Antwerpen for spot Lastning, og for Februar cancelling betales \$11.85. For svejtsisk Regning sluttedes Liberty Baad Hampton Roads/Savona til \$13.20. For consecutive Rejser kan der faas Tonnage til noget lavere Rater, Hollænderne tog bl. a. 2 Liberty Baade for hver 3 Rejser til \$10 med Lastning for første Rejse 1/15. Marts. Ogsaa til Sydamerika ligger Kulraterne faste. Northern Range/Rio sluttedes til \$14.25, og der kan utvivlsomt nu opnaas 2½ Cts. mere. Fra Hampton Roads til Rio Grande do Sul betales \$16, og Pensacola/Buenos Aires maatte betale 13.75. Af anden transatlantisk Forretning skal nævnes Korn fra Østcanada og Northern Range til UK. til Ministry Rates for engelsk Tonnage, Liberty Tonnage betales med 50 Cts. under den gamle WSA. Rate. Korn fra Houston til Lissabon indikerer omkring \$16. Fra San Domingo er sluttet yderligere Tonnage for Sukker til \$16.75 med Option af Cuba Lastning til \$18.

River Plate har været noget mere aktiv. Sidste Slutning var til Eire, hvorfor der betales \$17.50 Basis n.a. San Lorenzo til Dublin eller Cork. Fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes to Liberty Baade til \$15.75.

Pacific Markederne har ogsaa vist noget større Livlighed. Fra Nordpacific er sluttet adskillige Baade, hovedsagelig amerikanske Liberty Skibe til UK./Cont. til 50 Cts. under de gamle WSA. Rater, d. v. s. mellem

\$20.45 og \$21.20. Sukker fra Peru til Dublin indikerer \$22.

Østens Markeder er stadig kun sparsomt repræsenterede i Listerne over Afslutninger. Fra Rangoon/Moulmein eller Bassein er sluttet yderligere Tonnage til Hongkong til 65/- for Ris. Philippinerne er stadig aabne for Tonnage for Copra til Genua og Antwerpen paa fio Basis. Fra Sydafrika er sluttet adskillige Dampere for saavel Malm som for Kul. Durban/Baltimore sluttedes til \$8.50 for Malm, og for Kul fra Lourenco Marques til Aden betales 57/-. Durban/Italien indikerer 60/- for Kul pr. Februar. Salt fra Port Said eller Alexandria kan stadig tage Tonnage til Japan til 65/-.

Middelhavsmarkederne er meget livlige, men nogen større Bevægelse i Raterne kan ikke konstateres. 9000 Tonner sluttedes fra Casablanca til Antwerpen til 31/- for Fosfat, 4000 Tonner fik 45/- for Fosfat fra Bona til Dublin. 6000 Tonner betales med 34/- for Pyrites fra Huelva til Ghent, og 9500 Tonner fik 65/- for Fosfat fra Casablanca eller Safi til Australien.

Fra Østersøen er det naturligvis kun smaat med Forretning. Malm fra Gefle til Middlesbro er sluttet til 32/-, og fra Syd Finland nævnes 700 Fthms. Dampere sluttet til 157/6d. til ECCP. I vore hjemlige Farvande har den stærke Frost medført betydelige Vanskeligheder.

Ogsaa i den forløbne Uge har der været meget stærk Interesse for Timecharter Tonnage, men den mest bemærkelsesværdige Forretning er faktisk afsluttet af græsk 10.900 Tonner for 5 til 9 Maaneders Chile Fart til \$5.25. Iøvrigt er der sluttet en lang Række Baade for enkelte Rundture eller enkelte Ture til uforandrede Rater. Den engelske Regering forbereder allerede næste Trælastsæson saavel fra Østersøen som fra Canada, idet den er gaaet i Markedet for et betydeligt Antal Trælastcarriers paa henholdsvis 2/3000 Ts. og 35/4000 Ts. Der nævnes ingen Rate for disse Forretninger.

Pr. 1. Jan. 1947 var Størrelsen af den finske Handelsflaade ialt 328.576 Brutto Reg. Tons, fordelt som følger:

332 Dampere paa	278.338	Brutto	Reg.	Tons
68 Motorskibe paa	23.763	—	—	—
135 Motor Aux. paa	13.681	—	—	—
13 Sejlskibe paa	12.794	—	—	—

PORTUGALS HANDELSFLAADE

Den sidste Krig viste tydeligt Betydningen af at have en stor Handelsflaade ogsaa for de neutrale Magter og da ikke mindst for dem, der har et stort Kolonirige, en Lære, som Portugal ogsaa har nemmet, og efter Krigen er Landet da ogsaa gaaet ind for Bygningen af en ret stor Handelsflaade.

I dette Spørgsmaal har Staten lagt et tungt Lod i Vægtkaalen ved bl. a. at bestemme — under Krigen — at 75 pCt. af al Fortjeneste skulde afsættes til et Fond, der senere skulde bruges til Anskaffelse af ny Tonnage. Slige Fonds er imidlertid utilstrækkelige til at gennemføre Regeringens omfattende Planer, og det er derfor nu vedtaget at oprette et Statsfond til Handelsflaadens Fornyelse. Dette Fond skal yde Kredit til Rederne. Fondets Bestyrelse kan ved Udstedelse af Obligationer yde Laan op til 10 Millioner Pund Sterling. Obligationernes Paalydende bliver 10 Pund, og de skal kunne indløses til Pari Kurs i tyve aarlige Afbetalinger. Staten garanterer Obligationerne.

Fondet skal bruges til Laan til Medlemmer af den portugisiske Rederiforening, der vil anskaffe ny Ton-

nage. Laantagerne skal betale 2,75 pCt. Rente for Laanene, der skal tilbagebetales i tyve lige aarlige Afdrag. Det første Afdrag skal betales 5 Aar efter, at Laanet er bevilget.

Som Sikkerhed i Laanene har Staten 1. Prioritet i Skibene, og Skibene kan ikke sælges eller yderligere belaaes uden efter Tilladelse af Fondets Bestyrelse. Inden et Aar maa Redere, der modtager Laan, forhøje Aktiekapitalen med 20 pCt. af Skibets Pris og derefter rette sig efter Fondets Regler. Regeringen vil føre Kontrol ved egne Inspektører.

SCHWEIZ'S HANDELSFLAADE

Da den anden Verdenskrig brød ud, maatte Schweiz søge at sikre sine Forsyninger og da først og fremmest Forsyningerne fra de oversøiske Markeder. Efter adskillige Vanskeligheder lykkedes det Landet at erhverve sig en Handelsflaade paa ca. 60.000 Tons fordelt paa 11 Skibe, af hvilke de fleste var meget gamle. Kun to af dem var bygget efter forrige Verdenskrig, og fire af dem stammede fra 90-erne. Fire af Skibene gik tabt under Krigen.

Schweiz er imidlertid klar over, at Landet med denne gamle Tonnage ikke kan klare sig i Konkurrencen paa Verdensmarkedet i Fredstid, og at Skibene maa erstattes med nye og mere moderne Skibe. Skønt Staten ejede fire af de under Krigen indkøbte Skibe, vil man nu overlade dem til private Redere, der dog ikke vil faa Subsidier, da dette strider mod schweizisk Opfattelse af Demokrati og Frihed.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ordensdekorationer

Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, er blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Formanden for Den almindelige danske Skibsførerforening, Kaptajn H. P. Hagelberg, København, R. af D. og Dbmd., er blevet udnævnt til Ridder af den svenske Nordstjerneorden.

Værftet i Gl. Hestehauge solgt. — Et nyt Aktieselskab overtager Virksomheden

Kommissariatet for Konfiskation af tysk og japansk Ejendom har solgt Henry Rasmussens Yacht- og Baadewærft ved Gl. Hestehauge til et nystartet Aktieselskab med Axel Kauffmann og K. W. Bruun som Direktører.

De sidste Forhandlinger om Overtagelsen føres nu i København.

Unational Havnefoged

Havnefoged i Haderslev indtil Kapitulationen, den 58-årige Johannes Eduard Christensen, har ved en Tjenestemandsret i Haderslev faaet sin Afsked og tilkendtes en Trediedel Pension. Han var tiltalt for unational Optræden i en lang Række Tilfælde. Saaledes har han været D.N. S.A.P.s Leder i Haderslev i 1941, og efter »Spadeslaget« den 8. December 1940 samlede alle de nazistiske Spidser hos ham. Han plejede ivrig Samkvem med Besættelsesmagten.

Københavns Havnevæsen

Tidligere Styrmand i Rederiet C. K. Hansen, Poul Thomas, er fra 1. Februar ansat ved Københavns Havnevæsen som Havneassistent af II. Grad med Tjeneste ved Refshaleøen.

Underholdningsaftener for Søfolk

Den næste Underholdningsaften vil finde Sted Torsdag den 13. Februar 1947 i Søfartsklubbens Lokaler, Nyhavn 63, Stuen.

Aftenens Program er: Kl. 20—21 Cand. jur. K. Strandgaard holder et Foredrag »H. P. Prior og hans Tid«. — Kl. 21—22 Fællessang under Ledelse af Kommuneleder Fritz Rudloff.

Aftenens Dirigent bliver Lederen af Søfartens Bibliotek, Kaptajn E. Juel-Hansen.

Kostbar Rømning — 11.000 Kr. i Erstatning til Rederiet

Ved Retten i Aalborg er forleden Dag afsagt Dom i en Sag, der viser, hvor dyrt det kan være for en Sømand at rømme fra sit Skib. Matros Ernst Steffensen rømmede i Amerika fra et Skib, tilhørende Rederiet »Progress«, fordi han var utilfreds med Forholdene om Bord. Rømningen fandt Sted i Nova Scotia i Canada, og Steffensen blev kort efter anholdt af Politiet i Halifax, hvortil Skibet, der allerede havde begyndt Tilbagereisen til København, efter Opfordring af de canadiske Myndigheder maatte gaa ind for at hente Rømningsmanden. Skibet blev herved 45 Timer forsinket, hvilket har kostet Rederiet ca. 11.000 Kr., som man krævede Steffensen dømt til at betale. Steffensen blev dømt til at betale den forlangte Erstatning og idømtes desuden en Bøde paa 200 Kr. for Rømningen.

Fra norske Værfter

Den 30. Januar kunde Nylands Verksted søsætte et 2600 Tons d.w. Lastskib til Thor Thoresens Rederi.

Skibet, der fik Navnet *Ulefoss*, er af Shelterdektypen og har følgende Hoveddimensioner: Længde 272', Bredde 41', Dybde til Hoveddæk 17'.

Hovedmaskineriet bestaar af en Compoundmaskine af Værftets Standardtype med Bauer Wach Spildedampsturbine. Kedlerne skal anbringes ved Siden af Maskinen efter Værftets Patent og er oliefyrede. Maskinkraften er paa 1200 IHK, og Farten skal være 11,5 Knob fuldt lastet.

Paa den ledige Bedding skal Kølen strækkes til et 2600 Tons Dampskib til Harald Grieg Martens Rederi i Bergen.

Aalborg Sømandshjem

er nu genaabnet efter en omfattende Udvidelse og Modernisering, der har kostet ca. 150.000 Kr. Der findes nu

foruden store Spise- og Opholdsstuer 48 Værelser med 100 Senge.

Ny amerikansk Skibstype

Amerikanske Skibsbyggere har konstrueret en ny Skibstype, der faar Navnet C. 3. S, og som skal kunne løbe 19 Knob mod de nuværende C. 3-Skibe, der kun løber 16,5—17 Knob. Den nye Type, der bliver paa ca. 12.300 Tons d. w. mod de nuværende 10.400 Tons d. w., vil blive forsynet med 6 Lastrum mod tidligere 5.

PERSONALIA

85 Aar

Tidligere Fører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn P. Winckler, fylder den 10. Februar 85 Aar. Kaptajn Winckler forlod Suen 1922.

70 Aar

Tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn J. N. Nikolajsen, fylder den 12. Februar 70 Aar. Kaptajn Nikolajsen var sidst Fører af S/S »Svanholm« og blev pensioneret 1938.

50 Aar

Den 8. Februar fylder tidligere Fører i Rederiet C. Clausen & Co., Kaptajn H. Kallesen, 50 Aar. Kaptajn Kallesen er bosiddende i Nordby, Fano.

Den 14. Februar fylder Fører i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn F. Reinwald, 50 Aar. Kaptajn Reinwald er Fører af S/S »Tomske«.

Fører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn K. A. Stahlfest-Møller, fylder den 14. Februar 50 Aar. Kaptajn Stahlfest-Møller er Fører af M/S »Kirsten Mærsk«.

Positionsliste pr. 4. Februar 1947

Danla

Cyrl afg. Gibraltar 2.2. til Huelva. — Danklint ligger i i Odense. — Tovetil ligger i Rotterdam.

Dannebrog

Dansborg pass. Dover 26.1. til San Juan (Porto Rico). — Ellensborg ank. Kbh. 2.2. — Frederiksborg ank. Kbh. 26.1. Dok. — Lilleborg afg. Gdansk 1.2. til Kyndby. — Nordborg ank. Kbh. 30.1. derefter Oxeløund/W.C.U.K — Silkeborg afg. Emden 1.2. til Aarhus. — Skodsborg pass. Gibraltar 1.2. til Dublin. — Søborg pass. Dungeness 1.2. til Newport, Mon. — Taarnborg pass. Ushant 1.2. til Fredericia. — Uranienborg ank. Helsingør 31.8. Dok — Ørneborg afg. Vejle 3.2. til København.

Det Dansk-Franske

Blekinge afg. Cardiff 21.1. til U.S.A. — Bornholm afg. Aarhus 1.2. — Halland ank. Rouen 29.1. — Skaane ank. Aarhus 2.2. — Slesvig afg. Newport News. 26.1.

De Forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Narvik 10.2. — Concordia forv. ank. Hamborg 9.2. — Hafnia ank. Kbh. 4.2. — Scandia afg. Kolding 5.2.

Det Danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Vejle 31.1. — Wm. Th. Malling ank. Emden 1.2.

D. D. P. A.

Christian Holm afg. North Shields 5.2. — Esso Nyborg afg. Aalborg 24.1. til Aruba. — Scandia forv. ank. Kbh. 6.2.

Escher Wyss

SKIBSSKRUER

med vendbare Blade

SV. DYHR

Øresundsvej 140

København S

Telefon: C. 8901

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10. Rue des Indes
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07



Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.

D.F.D.S.

Alabama i Dok i Kbhvn. til ca. 8.2., herfra via Middlebrough for Bundbehandling til Brevik Sarpsborg og Drammen for at laste til Buenos Aires. — *Alexandra* i Esbjerg-Grimsby Ruten, fra Esbjerg hver Fredag, fra Grimsby hver Tirsdag. — *Argentina* ank. Baltimore 31.1., derfra til Norfolk/Wilmington/New York. — *Arizona* afg. Kbhvn. 14.1. til Porto Alegre, afg. Las Palmas 27.1. — *Bergenhuis* afg. Grimsby 1.2. til Kbhvn. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 24.1. til New York, forv. ank. 6.-7. Feb. — *Brasilien* afg. Cabedello 28.1. til Paranaguá, forv. ank. 4.2., derfra til Santos, Rio de Janeiro, Victoria og Pernambuco. — *Brynhild* ank. Kbhvn. 2.2., fra Kbhvn. ca. 15.2. til Antwerpen-Danmark. — *California* afg. Aalborg 1.2. via Las Palmas til Rio de Janeiro. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 3.2. til Kbhvn. — *Egholm* afg. Marseille 3.2. til Genua og Livorno. — *Florida* ank. Lissabon 1.2., derfra ca. 5.2. til Alexandria, Palæstina og Cypren. — *Garonne* i Fart Kbhvn.-Østnorge-Kbhvn., ank. Kbhvn. 4.2., fra Kbhvn. ca. 8.2. til Oslo. — *Halldan* ank. Antwerpen 29.1., derfra ca. 6.2. til Kbhvn. og Odense. — *Harald* ank. Aarhus 3.2., derfra ca. 4.2. til London/Newport/Cardiff/Swansea/Liverpool-Kbhvn. — *Hebe* ank. Kbhvn. 26.1. — *Hindsholm* afg. Antwerpen 28.1. til Casablanca, Tanger, Oran, Algier og Tunis. — *Hjortholm* afg. Palermo 29.1. til Kbhvn. via Gibraltar. — *Hroar* i Fart Kbhvn.-Hangö-Kbhvn., ank. Hangö 4.2., derfra 8.2., fra Kbhvn. 15.2. — *Ivar* afg. Antwerpen ca. 5.2. til Kbhvn., Middelfart, Aarhus og Horsens. — *Jolantha* ank. Kbhvn. 3.2. — *Katholm* afg. Kbhvn. 4.2. via Immingham til Antwerpen og Middelhavet. — *Kentucky* afg. Liverpool 31.1. via Antwerpen til Kbhvn./Randers. — *Knud* afg. Aarhus 30.1. via Methil til Manchester-Kbhvn. — *Louisiana* afg. Bahia 18.1. til Kbhvn., afg. Las Palmas 1.2. — *Maine* ank. Oslo 3.2., derfra til Antwerpen, Lissabon og Levanten. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 30.1., herfra 5.2., fra Aarhus forv. 8.2. til London. — *Marocco* afg. Messina 3.2. til Catania, Palermo, Algier, Spanien, Portugal og Kbhvn. — *Paraguay* ank. Oslo 23.1., derfra ca. 4.2. til New York. — *Saga* i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn., afg. Bergen 3.2. via Odda, Stavanger og Kristiansand til Kbhvn. — *Skjold* afg. Kbhvn. 2.2. til Rotterdam/Antwerpen-Kbhvn. — *Stadion II* i Fart Kbhvn.-Østnorge-Kbhvn., ank. Oslo 31.1., derfra ca. 4.2. via Hurum, Sarpsborg og Halden til Kbhvn. — *Svanholm* ank. Randers 1.2., derfra ca. 4.2. til Antwerpen-Danmark. — *Taarnholm* afg. Manchester 28.1. til Kbhvn./Odense/Aalborg. — *Texas* ank. Tel-Aviv 2.2., derfra forv. 4.2. til Jaffa og Antwerpen. — *Thyra* afg. Hull 1.2. til Kbhvn. — *Tomsk* fra Aarhus 1.2. til London, derefter London-Esbjerg. — *Trondhjem* ank. Kbhvn. 27.1., herfra 5.2., fra Aalborg 8.2. til Newcastle. — *Tula* afg. Aalborg 3.2. til Randers og Kolding. — *Tunis* ank. Mersin 31.1., derfra ca. 4.2. til Famagusta og Palæstina. — *Tyr* afg. Aarhus 1.2. til Leith/Esbjerg. — *Uruguay* afg. New York 29.1. til Kbhvn. og Oslo. — *Virginia* afg. Lissabon 3.2. til Leixoes, Kbhvn. og Kalundborg.

En Lodsstilling

forventes at blive ledig ved Nordlolland Lodseri, Station Oreby, og ønskes besat med en deril kvalificeret Navigator mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og af eventuelle Forholdsattester modtages indtil Udgangen af Februar d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. Vandet 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 31. Januar 1947.

Jutlandla

Jens Toft forv. afg. Ardrossan 4.2. til U.S.A., derefter Danmark. — *Karen Toft* ligger i Nyborg.

J. Lauritzen

Indlan Reefer afg. Bahia Blanca ca. 5.2. til London. — *Argentinean Reefer* afg. Buenos Aires 24.1. til Callao. — *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 2.2., laster til Rio og Santos. — *African Reefer* reparerer Danmark. — *Gerda Dan* afg. Buenaventura 2.2. til Chile. — *Paula Dan* afg. New York 29.1. til Chile. — *Karla Dan* ank. Mollendo 31.1., derefter Valparaiso. — *Lotta Dan* ank. Tocopilla 1.2., derefter til New York. — *Laila Dan* afg. Ivigtul 29.1. til Philadelphia. — *Selma Dan* ank. New York 31.1. laster til Chile. — *Linda Dan* pass. Panamakanalen 28.1. paa Vej til New York. — *Jutta Dan* afg. Julianehaab 2.2. til Leixoes. — *Randa* reparerer Danmark. — *Ulta* reparerer Danmark. — *Laura Dan* reparerer Danmark. — *Maria Dan* afg. Valencia 26.1. til Antwerpen. — *Jelva Lau* ank. Mäntyluoto 1.2., laster til Rochester. — *Lilian* ank. Den Helder 24.1. — *Anna Lau* afg. Helsingfors ca. 5.2. til Danmark. — *Inger Lau* afg. Gdynia 2.2. til Mäntyluoto. — *Nerma Lau* afg. Raumo 30.1. til Rochester. — *Katja Lau* afg. Hangö 31.1. til Rochester. — *Hedda Lau* reparerer Danmark. — *Nancy Lau* ank. Mäntyluoto 2.2. laster til Næstved. — *Ninna Lau* afg. Esbjerg 2.2. til Emden for at laste til Danmark.

Motortramp

Stensby forv. ank. Baltimore 6.2. forv. ank. Danmark ca. 1.3. — *Tureby* ank. New York 26.1. forv. afg. til Frankrig 9.2. — *Vedby* ank. Cherbourg 30.1.

Myren

Asbjørn ank. Baltimore 4.2. — *Astrid* afg. Gdynia 30.1. — *Birthe* ank. Kbh. 4.2. Havarist. — *Chr. Sass* ank. Rouen 24.1. — *Clara* afg. Gdynia 28.1. — *Stal* afg. Sfax 30.1.

Norden

Norden ank. Bangkok 20.1. forv. afg. 6.2. til Singapore. — *Nordfarer* afg. Norfolk 29.1. — *Nordkap* afg. Norfolk 27.1. — *Nordkyn* ank. Buenos Aires 26.1. forv. afg. 5.2. — *Nordpol* ank. Norfolk 4.2.

Orient

Astoria ank. Norfolk 2.2. — *Westralia* afg. St. Vincent 3.2.

Pacific

Paris afg. Gdynia 5.2.

Vendla

E. M. Dalgas ank. Methil 2.2. — *Otto Petersen* afg. Ardrossan 29.1. — *P. N. Dam* ligger i Helsingør. — *Svend Pii* ank. Gdynia 29.1.

Ø. K.

Annam ank. Singapore 31.1. — *Asia* afg. Santo (Ny Hebriderne) 29.1. til Aden. — *Bintang* afg. Colombo 3.2. til Singapore. — *Erria* ank. Göteborg 31.1. — *Falstria* afg. New York 29.1. til Kbh. — *Fionia* ank. Kbh. 28.1. — *India* pass. Fernando Noronha 2.2. til Southampton. — *Java* afg. San Francisco 26.1. til Shanghai. — *Jutlandia* pass. Pentland Firth 3.2. til New York. — *Kina* ank. Antwerpen 2.2. — *Korea* ank. Vancouver 31.1. — *Lalandia* ank. Oslo 2.2. — *Malacca* ank. Singapore 2.2. — *Manchuria* afg. Aden 1.2. til Colombo. — *Meonia* ank. Genua 3.2. — *Mongolia* ank. Kbh. 31.1. — *Norden* ank. Bangkok 20.1. — *Selandia* ank. Auckland 24.1.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. E. EGGER

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 5.00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)
Rigstelefon 21**A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT***Nybygninger og Reparationer*

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompaarrettere
Forlang B. Katalog

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

NORDHAVNS-VÆRFTET A/s

KØBENHAVN

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 30. Januar 1947.

Nr. 5.

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

Med dette Nummer følger:

Rutemeddelelser Nr. 70—86 1947 inclusive.

Hermed er alle Rutemeddelelser fra 1946 udgaet.

Danmark.

355. Oversigt over Mangler ved den for Tiden normale Fyrbelysning og Afmærkning i danske Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/324 1947.

Tidspunkt. 27. Januar 1947.

Position. Se nedenfor. Hvor Positionen ikke er direkte angivet, henviser det i Parentes vedføjede Tal til Fyrets eller Sømærkets Nummer i Fyrfortegnelsen 1942.

Angaaende Positioner for Ruteafmærkningen henvises til Rutemeddelelserne.

Detaller.

I. Ordinær Afmærkning.

a) Fyr.

Rødsand Rende S. Fyr (800): Taagesignal indstillet indtil videre.

Rødsand Rende Midterbaake (801): Fyret i Uorden.

Klintholm Havn Fyr (813), paa S.-lige Molehoved: Slukket; vil snarest blive bragt i Orden.

b) Fyrskibe.

Læsø Rende Fyrskib c. 57° 12',5 N. 10° 44',1 E.: Inddraget.

Kattegat SW. Fyrskib c. 56° 05',9 N. 11° 08',8 E.: Inddraget.

Lappegrund Fyrskib (375): Inddraget.

Halsskov Rev Fyrskib (493): Inddraget.

Gedser Rev Fyrskib c. 54° 25',2 N. 12° 08',7 E.: Inddraget.

c. Lystønder, Klokketønder m. v.

Graadyb Barre Lystønde (5): Inddraget.
Graadyb II a Lystønde c. $55^{\circ} 26',8$ N. $8^{\circ} 16',8$ E.: Inddraget.
Skallingen SW. Lystønde (6): Inddraget.
Torre-Bjælke Lystønde c. $55^{\circ} 27',3$ N. $8^{\circ} 18',5$ E.: Inddraget.
Søren Jessens Sand Lystønde (7): Inddraget.
Stejlen Lystønde (8): Inddraget.
Jerg (Fano Sandende) Lystønde (9): Inddraget.
Fovrfjeld Lystønde (11): Inddraget.
Sandodden Lystønde (13): Inddraget.
Slugen N. Lys- og Fløjtetønde (35): Inddraget.
Søren Bobbjærqs Dyb S. Lys- og Fløjtetønde (38): Inddraget.
Ulven SW. Lys- og Fløjtetønde (39): Inddraget.
Cancer Lys- og Fløjtetønde (40): Inddraget.
Sælhundeholm Lob C. Lystønde (87): Inddraget.
Sælhundeholm Lob Nr. 1 Lystønde (88): Inddraget.
Sælhundeholm Lob Nr. 2 Lystønde (89): Inddraget.
Sælhundeholm Lob Nr. 3 Lystønde (90): Inddraget.
Sælhundeholm Lob S. Lystønde (91): Inddraget.
Logstør Lystønde (140): Inddraget.
Logstør Grunde N. Klokketønde (141): Inddraget.
Hals Barre W. Lystønde (175): Inddraget.
Hals Barre E. Lystønde (176): Inddraget.
Hals Klokketønde (177): Inddraget.
Isefjord Lys- og Fløjtetønde (285): Inddraget.
Lysegrund E. Lystønde (293): Inddraget.
Skinkelværen Lystønde (295): Inddraget.
Hønehalsen Lystønde (296): Inddraget.
Eskeholm NW. Lystønde (297): Inddraget.
Bognæs SE. Lystønde (298): Inddraget.
Provesten Lys- og Klokketønde (440): Inddraget.
Kalweboderne S. Lys- og Fløjtetønde (471): Inddraget.
Lindholm Grund W. Lystønde (510): Inddraget.
Smørstakken Lystønde (527): Inddraget.
Lohals Hage Lystønde (528): Inddraget.
Malø Grund Lystønde (544): Inddraget.
Østerhage Lystønde (622): Inddraget.
Østerhage Klokketønde (623): Inddraget.
Vejrø Lys- og Fløjtetønde (710): Inddraget.
Bogestrom Lys- og Fløjtetønde (774): Inddraget.
Tolkedyb Lys- og Fløjtetønde (811): Inddraget.
Rønne Lys- og Fløjtetønde (849): Inddraget.

d. Andre Sømærker.

Kobbergrund N. hvide To-Kost c. $57^{\circ} 14',7$ N. $11^{\circ} 14',1$ E.: Mistet Topbetegnelse.
Lynetten NE. røde Spidstønde c. $55^{\circ} 42',0$ N. $12^{\circ} 37',6$ E.: Forsvundet.
Asnæs Rev hvide Tre-Kost c. $55^{\circ} 39',2$ N. $10^{\circ} 52',7$ E.: Forsvundet.
Sprogø NE.-Puller røde Tre-Kost c. $55^{\circ} 21',7$ N. $11^{\circ} 00',8$ E. |
 — *E.-Rev* røde To-Kost c. $55^{\circ} 20',7$ N. $11^{\circ} 01',6$ E. | mistet Top-
 — *W.-Rev* hvide En-Kost c. $55^{\circ} 19',4$ N. $10^{\circ} 56',0$ E. | betegnelse.
Vresen Puller røde Tre-Kost c. $55^{\circ} 15',3$ N. $10^{\circ} 55',5$ E. |
Gulstav S. røde En-Kost c. $54^{\circ} 42',6$ N. $10^{\circ} 41',5$ E. |
Helnæs SW. hvide Tre-Kost c. $55^{\circ} 07',4$ N. $9^{\circ} 57',0$ E. |
Lillegrund E. røde En-Kost c. $55^{\circ} 07',2$ N. $9^{\circ} 54',5$ E. |
Rodby Havn hvide Stage med Halmvisk c. $54^{\circ} 39',1$ N. $11^{\circ} 20',9$ E.: Bortdrevet.
Afnærkningen ved Indsejlingsrenden til Fakse Havn c. $55^{\circ} 12',8$ N. $12^{\circ} 10',1$ E.:
 Inddraget.
Felskov Rev røde To-Kost c. $55^{\circ} 14',0$ N. $12^{\circ} 22',2$ E.: Forsvundet.

II. Ruteafmærkning.

Rule 1.

- Punkt 11: Lysspirtønde drevet til Pladsen for Nr. 12.
 — 12: Lysspirtønde forsvundet.
 — 14: Lystønde inddraget.
 — 15: Lysspirtønde slukket.
 — 16: Lys- og Fløjtetønde inddraget.
 — 18: Lysspirtønde slukket.
 — 20: Lys- og Fløjtetønde inddraget.

Rule 25.

- Punkt 10: Lysspirtønde slukket.
 — 14: Lysspirtønde drevet c. 1 Sm S. over.
 — 15: Lysspirtønde drevet c. 2 Sm mod SE.
 — 17: Lysspirtønde drevet c. 1 Sm mod S.
 — 25: Lys- og Klokketønde inddraget.
 — 26, 28: Lysspirtønder —
 — 27: Lysspirtønde drevet c. 200 m N.-over.
 — 30: — inddraget.

Rule 27.

- Punkt 7: To-Kost mistet Koste og Stage.
 — 9: To-Kost mistet 1 Kost og drevet c. 50 m i NE.-lig Retning.

Rule 28.

- Vintersømærke: Punkt 11: Lysspirtønde forsvundet.
 Punkt 5: Lys- og Fløjtetønde inddraget.
 — 10: Lysspirtønde —
 — 11, 15, 16: Lys- og Fløjtetønder —
 — 17 a: Lysspirtønde —
 — 18: Lys- og Fløjtetønde —
 — 24: Lysspirtønde —
 — 27: Lys- og Klokketønde —
 — 28: Lys- og Fløjtetønde —
 — 29 og 31: Lysspirtønder —
 — 32: Lystønde —
 — 33: Lysspirtønde —
 — 34: Lys- og Fløjtetønde —
 — 36: Lysspirtønde —
 — 37: Lystønde —
 — 40: Lysspirtønde —
 — 43: Lys- og Fløjtetønde —
 — 44: Lysspirtønde —
 — 45: Lys- og Fløjtetønde —
 — 46 og 48: Lysspirtønder —

Rule 28 a.

- Punkt 6: Lys- og Klokketønde inddraget.

Rule 28 b.

- Punkt 4: Lys- og Fløjtetønde inddraget.
 — 5: Lys- og Fløjtetønde —

Rule 28 d.

- Punkt 2: Lysspirtønde inddraget.
 — 3: Lystønde —
 — 4: Lysspirtønde —
 — 5: Lys- og Fløjtetønde —
 — 7: Lysspirtønde —

Rule 28 i.

Punkt 3: Lysspirtønde mangler.

Rule 32.

Punkt 2:	Lysspirtønde slukket.	
— 3:	Lysspirtønde forsvundet.	
— 4 og 6:	Lysspirtønder slukket.	
— 7:	Lys- og Fløjtetønde	inddraget.
— 8:	Lystønde	—
— 10 og 15:	Lysspirtønder	—
— 19, 20, 21, 22, 23 og 24:	Lystønder	—
— 25:	Lys- og Klokketønde	—
— 26:	Lystønde	—
— 28:	Lysspirtønde	—
— 29:	Lys- og Klokketønde	—
— 30:	Lysspirtønde	—
— 31:	Lys- og Fløjtetønde	—
— 32:	Lysspirtønde	—
— 34, 35 og 36:	Lysspirtønder	—
— 38 og 39:	Lysspirtønder	—
— 40:	Lys- og Klokketønde	—
— 41 og 43:	Lysspirtønder	—

Rule 32 g.

Punkt 1:	Lysspirtønde	inddraget.
— 3:	Lys- og Klokketønde	—

Rule 32 i.

Punkt 2: Lys- og Fløjtetønde inddraget.

Rule 32 k.

Punkt 7: Lys- og Fløjtetønde inddraget.

Rule 34.

Punkt 2:	Lys- og Fløjtetønde inddraget.
— 4 og 6:	Lysspirtønder —
— 8 og 10:	Lysspirtønder —
— 9:	Lysspirtønde slukket.

Rule 35.

Punkt 3:	Lys- og Fløjtetønde inddraget.
— 9:	Lys- og Fløjtetønde —

Rule 38.

Punkt A:	Lystønde	inddraget.
— B:	—	—
— 2 og 4:	Lysspirtønder	—
— 5:	Lys- og Fløjtetønde	—
— 6:	Lysspirtønde	—

Rule 45.

Punkt 12:	Lys- og Klokketønde inddraget.
— 15:	Lys- og Klokketønde —

Rule 46.

Punkt 2: Lys- og Fløjtetønde inddraget.

Rule 48.

Punkt 2 og 4:	Lysspirtønder	inddraget.
— 5:	Lystønde	—
— 6 og 8:	Lysspirtønder	—
— 10 og 11:	Lystønder	—
— 12:	Lystønde	—

Rute 54.

Punkt 5: Lys- og Fløjtetønde inddraget.

— 6: Lystønde —

III. Vragafmærkning.*Østersøen.*

Vrag af tysk Bugserbaad c. 54° 48',8 N. 12° 42',7 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Julius Madsen* c. 54° 46',1 N. 12° 40',6 E.: Vraglystønde inddraget.Vrag *Lütjehörn* c. 54° 42',1 N. 12° 37',2 E.: Vraglystønde inddraget.Vrag *Jäämeri* c. 54° 39',3 N. 12° 31',0 E.: Vraglystønde inddraget.*Sundet.*Vrag *Campinas* c. 55° 30',9 N. 12° 41',5 E.: Vraglystønde inddraget.Vrag *Odin* c. 55° 24',4 N. 12° 36',2 E.: Vraglystønde inddraget.Vrag *Marianne* c. 55° 19',7 N. 12° 32',4 E.: Vraglystønde inddraget.*Store-Bælt.*Vrag *Kaleva* c. 56° 06',0 N. 11° 02',0 E.: Vraglystønde inddraget.*Kattegat.*Vrag *Holger* c. 56° 36',0 N. 11° 06',5 E.: Vragvager m. 2 grønne Flag forsvundet.

Vrag af tysk Minestryger c. 56° 51',0 N. 11° 27',0 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag af tysk Minestryger c. 56° 52',2 N. 10° 48',8 E.: Vraglystønde inddraget.

Vrag *Britannic* c. 56° 34',1 N. 10° 30',2 E.: Vraglystønde inddraget.Vrag *Gottfried Bauerne* c. 56° 58',3 N. 10° 50',6 E.: Vraglystønde inddraget.Vraglystønde *Læso NW.-Rev* Baake c. 57° 17',5 N. 10° 45',7 E.: Inddraget.Vrag *Neukuhr* c. 57° 25',1 N. 10° 35',5 E.: Vraglystønde inddraget.Vrag *Grete* c. 57° 20',5 N. 11° 13',0 E.: Vragvager mistet Flagene.*Nordsøen.*Vrag ved *Graadyb Barre* c. 55° 25',8 N. 8° 14',8 E.: Vraglystønde inddraget.

(Se Tillæg.)

I. Østersøen.**356. Danmark. Godser SSE. Vrag afmærket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/265 1947.*Position.* c. 54° 26',9 N. 12° 05',1 E.*Detaller.* Vraget af S/S *Magnhild*, der er sunket i 18 m Vand paa ovennævnte Plads, og af hvilket intet mere rager op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 50 m SW. for Vraget.**357. Sverige S.-Kyst. Blenheimsgrundet. Ydre Rute rundt Falsterbo. Vrag afmærket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/193 1947.*Position.* 55° 16' 39" N. 12° 53' 00" E.*Detaller.* Paa ovennævnte Plads paa S.-Kanten af *Blenheim Grund* SE. for *Falsterbo Rev* ligger Vraget af et Dampskib med Dækket under Vandet. Vraget ligger i N.-lige Del af *ydre Rute rundt Falsterbo*.En grønmalet Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 10^s, er udlagt 200 m SSW. for Vraget.

(U. f. s. Nr. 54/3094. Stockholm 1946.)

358. (S). Sverige S.-Kyst. Kämpingebukt og Karlskrona Anduvning. Afmærkning inddraget for Is.*Positioner.* a) c. 56° 03' N. 15° 34' E.

b) c. 55° 21' N. 13° 00' E.

Detaller. Lys- og Klokketønden *Karlskrona angöring* og Lys- og Fløjtetønden *Kämpingebukten* paa henholdsvis Plads a) og b) er inddraget for Is. Lys- og Fløjtetønden *Kämpingebukten* er erstattet af en sort- og rødmalet Stage uden Topbetegnelse.

(U. f. s. Nr. 3/92. Stockholm 1947.)

359. (S). Sverige S.-Kyst. Trolleborg. Afmærkning inddraget for Is.

Position. c. 55° 22' N. 13° 09' E.

Detaller. Nedennævnte Sømærker er inddraget for Is:

Trelleborgs ränna nr. 1 Klokketønde.

Trelleborgs ränna nr. 2 Lystønde.

Trelleborgs ränna nr. 3 —

Trelleborgs ränna nr. 4 —

(U. f. s. Nr. 2/83. Stockholm 1947.)

360. Sverige S.-Kyst. Karlshamn. Retningsradiofyrt oprettet.

Position. 56° 09' 53" N. 14° 52' 08" E.

Detaller. I Lodsstationen i *Karlshamn* er paa ovennævnte Plads oprettet et Retningsradiofyrt med følgende Data:

Radiofrekvens: 1617 kc/s (185,5 m). Tonefrekvens: 475 c/s. Rækkevidde: c. 20 Sm.

Kendingsignal: Morsebogstaver *K H* (— • —) afgivet 1 Gang hver 60^s.

Retningsbestemte Signaler: Langs Kurslinien en konstant Tone; paa Styrbordssiden Morsebogstavet *A* (• —) og paa Bagbordssiden Morsebogstavet *N* (— •) ved Sejlads imod Radiofyret.

Kursliniens Retning: c. 337°.

Sendetider: Usigtbart Vejr: Kontinuerligt.

Klart Vejr: Det 0^m—5^m. og 30^m—35^m. af hver Time.

Sejladsanvisning: Kurslinien leder fra Søen fri SE. om *Hanö* til Farvandet c. 400 m S. for *Ortholmen Fyr*.

Radiofyret fungerer indtil videre forsøgsvis, og Sendingen kan indstilles uden særlig Meddelelse.

Kort Nr. 180 og 181.

(U. f. s. Nr. 2/48. Stockholm 1947.)

361. (T). Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib inddraget for Is. Prøve af Fyr og Taagesignal paa Utgrunden Fyr.

Positioner. *Utgrunden Fyrskib*: c. 56° 21' N. 16° 15' E.

Utgrunden Fyr: 56° 22' 31" N. 16° 15' 38" E.

Detaller. a) *Utgrunden Fyrskib* er inddraget for Is.

b) Det nyopførte *Utgrunden Fyr* paa N.-Enden af Grunden *Utgrunden* er samtidigt tændt paa Prøve. Den i Gang værende Prøvedrift af Taagesignalapparatet paa Fyret fortsættes. Fyret vil fortrinsvis være tændt i Mørke, medens Taagesignalapparatet fortrinsvis holdes i Funktion under usigtbart Vejr. Der vil ikke blive givet Meddelelser om Afbrydelser i Prøvedriften.

c) Den paa *Utgrunden Fyr* underste Del midlertidigt anbragte Lanterne vil blive bibeholdt under Prøvedriften. Denne Lanterne, som viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, vil til Stadighed være tændt, saaledes ogsaa, dersom det ordinære Fyr er slukket. I saadanne Tilfælde advares mod Forveksling med det ordinære Fyr, hvis Fyrkarakter er hvidt, rødt og grønt Morse-Blink med 2 korte og 1 langt Blink hver 20^s. (kort Blink 2^s, langt Blink 6^s).

(U. f. s. Nr. 3/90. Stockholm 1947.)

362. U. S. S. R. Letland. Riga Bugt. Riga N. Nyt forbudt Omraade.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/2 1947.

Positioner. a) 57° 13',0 N. 24° 00',5 E.

b) 57° 13',0 N. 24° 13',0 E.

c) 57° 20',0 N. 24° 00',5 E.

d) 57° 20',0 N. 24° 13',0 E.

Detaller. Sejlads er forbudt inden for det Omraade, der begrænses af Linien gennem ovennævnte Punkter a)–d).

(Omraadet ligger umiddelbart NE. for det i ovennævnte, tidligere E. f. S. med XX betegnede Omraade).

(U. f. s. Nr. 35/665. Helsingfors 1946.)

363. Tyskland. Femer Sund. Dybde aftaget. Advarsel.

Position. Rødmalet Spirtønde C: c. 54° 23',8 N. 11° 07',8 E.

Detaller. Mindste Dybde i den gravede Rende i *Femer Sund* er for Tiden ved Middelvandstand 4,90 m (16,07 feet). Renden skal besejles med største Forsigtighed imellem de rødmaledede Spirtønder C og H (paa S.-Siden) og de sortmaledede Spidstønder 2 og 7 (paa N.-Siden).

Skibe, der stikker mere end 4 m (13,1 feet), skal — inden de sejler ind i *Femer Sund* — forvise sig om, at Vandstanden, aflæst paa Vandstandsmaaleren paa W.-lige Portfundament i *Fehmarnsund* Færgeleje, er tilstrækkelig for dem. (Telefon: *Burg an Fehmarn* 365).

Ved Middelvandstand viser Vandstandsmaaleren 496 cm (16,27 feet).

Afmærkningen i den gravede Rende maa ikke passeres nærmere end 5 m (16,4 feet).

(N. f. S. Nr. 50/1882. Hamburg 1946.)

364. Tyskland. Westermarkelsdorf NW. Rute 1. Vragafmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 31/1226 og 34/1318 1946.

Position. 54° 35' 15" N. 10° 55' 54" E.

Detaller. Vraget af Dampskibet *Ingrid Leonhardt* paa ovennævnte Plads i Rute 1 er nu afmærket paa følgende Maade:

- 1) c. 70 m 30° fra Vraget ligger en grønmalet Vraglystønde med N.-Topbetegnelse, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9^s.
- 2) c. 70 m 210° fra Vraget ligger en grønmalet Vraglystønde med S.-Topbetegnelse, der viser grønt Lys med En-Formørkelse hver 4^s.

Vraget ligger i Vraglystøndernes Forbindelseslinie.

Den ved Vraget tidligere liggende Vraglystønde er inddraget.

Kort Nr. 185 og 186.

(N. f. S. Nr. 50/1883. Hamburg 1946.)

(Se Tillæg.)

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

365. Danmark. Sundet. Juløbæk Fyr N. t. E. Vrag bortsprængt.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/1185 1946.

Position. 56° 04' 33" N. 12° 34' 56" E.

Detaller. Vraget af Skonnerten *Dana* er bortsprængt til i Flugt med Havbunden.

Kort Nr. 131, 102 og 130.

366. Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Fyr flyttes.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/32 1947 udgaar.

Position. *Helsingør* Havn: c. 56° 02' N. 12° 37' E.

Detaller. Den nye Del af S.-lige Havnemole i *Helsingør* Havn er nu ført op til 2 m over Vandoverfladen.

Fyret paa den gamle S.-lige Havnemole vil nu blive flyttet til Hovedet af den nye Mole, saaledes som beskrevet i E. f. S. Nr. 1/33 1947.

367. Sverige. Sundet. Landskrona Indløb. Lystønder inddraget for Is.

Position. a) 55° 53' N. 12° 47' E.

b) 55° 52' N. 12° 48' E.

Detaller. Lystønderne *Pilhaken* (Position a)) og *Norra Haken* (Position b)) er inddraget for Is. Paa Pladsen a) er udlagt et sortmalet Vintersømærke.

(U. f. s. Nr. 3/152. Stockholm 1944.)

368. (T). Sverige. Sundet. Landskrona. Fyr nedsat Lysstyrke.*Position.* c. 55° 52' N. 12° 50' E.*Detaller.* Landskrona nedre Fyr lyser midlertidigt med nedsat Lysstyrke paa Grund af igangværende Reparationsarbejder.

(U. f. s. Nr. 54/3096. Stockholm 1946.)

369. (S). Sverige. Sundet. Lystønder inddraget for Is.*Höllviken västra* paa c. 55° 29' N. 12° 53' E.*Höllviken östra* — — — —*Klagshamns redd västra* — — 55° 32' N. 12° 50' E.*Klagshamns redd östra* — — — —

(U. f. s. Nr. 2/84. Stockholm 1947.)

370. Danmark. Smaalandsfarvandet. Staalby. Oplysning om Afmærknings Plads.*Tidligere E. f. S.* Nr. 50/2042 1946.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Pladserne for nedennævnte Sømærker i *Staalby* er som vedføjet:

1. *Raagø Flak NE.* røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste: 54° 59' 54" N. 10° 17' 30" E. i 12 m Vand.
2. *Fejø Staalgrund W.* hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost: 54° 59' 38" N. 11° 18' 51" E. i 11 m Vand.
3. *Raagø Flak E.* røde Stage med 1 opadvendt Kost: 54° 58' 53" N. 11° 19' 01" E. i 8,7 m Vand.
4. *Raagø SE.* røde Stage med 2 opadvendte Koste: 54° 57' 42" N. 11° 20' 14" E. i 8,6 m Vand.
5. *Fejø W.* hvide Stage med 2 Halmviske: 54° 56' 10" N. 11° 22' 15" E. i 10 m Vand.
6. *Avernakke Hage* hvide Stage med 1 Halmvisk: 54° 54' 24" N. 11° 23' 58" E. i 9 m Vand.
7. *Stenhjælm* røde Stage med 1 opadvendt Kost: 54° 54' 00" N. 11° 25' 12" E. i 5,5 m Vand.
8. *Lilleø W.* hvide Stage med 2 Halmviske: 54° 54' 09" N. 11° 25' 55" E. i 5,5 m Vand.

Kort Nr. 142, 160, 140, 185, 126 og 180.*Publikationer.* Fyr.-Fort. Side 81, Nr. 25 og 26; Side 82, Nr. 9 og 13; Side 84, Nr. 7.**371. Danmark. Lille-Bælt. Wedellsborg Hoved W. Minestrøget Omraade.***Position.* Se nedenfor.

Omraadet mellem Breddeparallelernerne 55° 22',2 N. og 55° 21',7 N. og mellem Meridianerne 9° 44',7 E. og 9° 45',6 E. er minestrøget, uden at der er forekommet Sprængninger i Omraadet.

372. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Rute 8. Undervandshindringer.*Positioner.* a) c. 54° 48' 31" N. 9° 57' 16" E., c. 200 m 220° fra rød- og hvidtørnet Lysspirtønde 5 b i Rute 8.b) c. 54° 48' 57" N. 9° 52' 42" E., c. 1 Sm 210° fra hvidmalet Baaketønde *Kalkgrund N.**Detaller.* Paa de ovenfor under a) og b) nævnte Pladser har Fiskerfartøjer med deres Garn faaet Hold i Undervandshindringer. Nærmere Efterretning følger.

(N. f. S. Nr. 50/1885. Hamburg 1946.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**373. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/272 1947.*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 26. Januar 1947 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.

374. Danmark. Kattogat. Kattogat S. Fyrskib. Oplysning om Plads.

Rettet Position. 56° 15' 01" N. 12° 15' 02" E.

375. Danmark. Kattogat. Læsø Rende Fyrskib. Oplysning om Plads.

Rettet Position. 57° 12' 32" N. 10° 44' 09" E. i 22 m Vand.

376. (T). Sverige W.-Kyst. Kattogat. Halmstad Indsejling. Dybde aftaget.

Position. Halmstad yttre Fyr: c. 56° 39',0 N. 12° 50',5 E.

Detaller. Dybden i Indsejlingsrenden til Halmstad Havn er i Nærheden af det nævnte Fyr som Følge af Tilsikning aftaget til 7,5 m ved Middelvandstand.

Dybden vil i første Halvdel af Aaret 1947 atter blive forøget til 8 m.

(U. f. s. Nr. 54/3055. Stockholm 1946.)

377. (T). Sverige W.-Kyst. Afmærkning inddraget for Is.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/156 og 1947 Rutemeddelelse Nr. 46/1947.

Positioner. a) 56° 49',2 N. 12° 21',0 E.

b) 56° 34',2 N. 12° 26',0 E.

c) 56° 52',4 N. 12° 02',0 E.

d) 56° 54',5 N. 12° 18',5 E.

Detaller. 1. Den i Position a), c. 6,3 Sm 184° fra *Morups Tånge Fyr*, midlertidigt udlagte Lystønde,

den i Position b), c. 8,1 Sm 354° fra *Hallands Väderö Fyr*, midlertidigt udlagt Lys- og Fløjtetønde og

Lys- og Fløjtetønden i Position c), Rute 38, Punkt 18, er inddraget for Is og erstattet med gule- og rødmalede Stager uden Topbetegnelse.

2) Lys- og Fløjtetønden *Skorren* (Position d), WSW. for *Morups Tånge Fyr*, er inddraget for Is.

(U. f. s. Nr. 3/110. Stockholm 1947.)

378. (S). Sverige W.-Kyst. Kattogat. Falkenberg Indløb. Lystønde erstattet af Kost.

Position. c. 56° 53' N. 12° 29' E.

Detaller. *Falkenbergs ränna* Lystønde er midlertidigt inddraget og erstattet af en Kost.

Lystønden vil snarest blive genudlagt.

(U. f. s. Nr. 3/157. Stockholm 1946.)

379. (T). Sverige W.-Kyst. Kattogat. Midlertidig Lys- og Fløjtetønde erstattet med Stage.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/156 1947, II., 5.

Position. c. 57° 03',8 N. 12° 06',0 E.

Detaller. Den i nævnte Position midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde er midlertidigt erstattet af en sortmalet Stage med hvidt Bælte.

(U. f. s. Nr. 3/153. Stockholm 1947.)

380. Sverige W.-Kyst. Kattogat. Göteborgs skärgård. Längedrag Fyr ændret.

Position. c. 57° 40' N. 11° 51' E.

Detaller. Ved *Längedrag Fyr* er Fyrkarakteren ændret til rødt Hurtigblink, c. 60 Blink hvert 1^m. Synsvidde: 4 Sm.

(U. f. s. Nr. 54/3057. Stockholm 1946.)

381. Sverige W.-Kyst. Kattogat. Göteborg Indløb. Taagesignal ude af Virksomhed.

Position. c. 57° 41',0 N. 11° 49',3 E.

Detaller. Taagesignalet paa *Knippelholmen Fyr* er indtil videre ude af Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 3/111. Stockholm 1947.)

382. Sverige W.-Kyst. Skagorrak. Midlertidig Lys- og Fløjtetønde paasejlet og sænket.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/156 1947.

Position. c. 57° 48',8 N. 11° 15',7 E., c. 8,5 Sm, 285° fra *Stora Pölsan Fyr*.

Detaller. Den paa ovennævnte Plads midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde, der i den anførte E. f. S. er nævnt under II, 7, og som viste hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, er paasejlet og sænket.

(U. f. s. Nr. 2/51. Stockholm 1947.)

383. (P). Sverige W.-Kyst. Kattegat. Pater Noster Fyr. Fyrkarakter ændres. Lysstyrke forøges.*Tidspunkt.* I Løbet af Marts 1947.*Position.* c. 57° 54' N. 11° 28' E.*Detaller.* Ved Pater Noster Fyr vil Fyrkarakteren paa den nævnte Tid blive ændret til hvidt Et-Blink hver 30^s, Blink 8^s, Mørke 22^s. Samtidigt vil Lysstyrken blive forøget.

(U. f. s. Nr. 2/52. Stockholm 1947.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**384. Danmark. Graadyb. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/207 1947 udgaar.*Position.* c. 55° 26' N. 8° 15' E.*Detaller.* Den gravede Rende i *Graadyb* er nu saa vidt oprenset, at der kan regnes med normal Dybde, c. 6,7 m ved Middelspringtids Lavvande, i en Bredde af c. 100 m i den W.-lige Del af Sejlrenden.**385. (T). Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/213 1947.*Position.* c. 55° 28' N. 8° 26' E.*Detaller.* Efter foretaget Oprensning i *Esbjerg Havn* er Vanddybderne atter normale undtagen i *Trafikhavnen* og i *Fiskerihavnen*, hvor der maa regnes med noget mindre Vanddybde end den normale.Opmærksomheden henledes paa, at med det i *Esbjerg Havn* stationerede Uddybningsmateriel uddybes der til Stadighed til de som normale angivne Dybder; der kan dog paa Grund af Tilslikning til Tider i korte Perioder og paa enkelte Steder forekomme indtil c. 0,5 m mindre Vanddybde end angivet. Tilslikningen bestaar dog af ganske løst lejret Slam.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 16. Havnelods, Side 56.**386. Nordsøen S.-lige Del. Tyskland. Elben Munding. Elbo III Fyrskib genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 4/335 1947 udgaar.*Position.* c. 53° 58' N. 8° 30' E.

(N. t. M. Naveam Nr. 1495. London 1947.)

387. Nordsøen. Tyskland. Alte Weser. Fyrskib genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 48/1942 1946.*Position.* 53° 55' 40" N. 7° 56' 25" E.*Detaller.* Paa den nævnte Plads er *Weser I* Fyrskib genudlagt. Fyrskibet viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 5^s, er rødmalet og fører en sort Cylinder paa Fokkemasten. Taagesignal: Fløjte: Morsebogstaverne *W E* hver 30^s.

(N. t. M. Nr. 3865. London 1946.)

388. Nordsøen. England E.-Kyst. Harwich Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri ophævet. Afmærkning inddraget.*Position.* c. 51° 57' 00" N. 1° 17' 10" E.*Detaller.* Forbudet mod Ankring og Fiskeri inden for et Omraade ved den nævnte Plads er ophævet. Lystønde *E* og Tønde *Nr. 2*, der var udlagt i Omraadet, er inddraget. Omraadet er i *engelske* Søkort betegnet *Area No. 1*.

(N. t. M. Nr. 121. London 1947.)

389. (P). England E.-Kyst. Outer Dowsing. Fyrskib genudlægges. Lys- og Fløjte-tønde inddrages.*1. Position.* *Outer Dowsing* Fyrskib: c. 53° 34' 35" N. 0° 58' 30" E.*Detaller.* *Outer Dowsing* Fyrskib, der er rødmalet, forsynet med Taarnbygning til Fyret midtskibs, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, vil omkring 18. Februar 1947 blive udlagt paa ovennævnte Plads. Flammens Højde: 12,2 m. Synsvidde: 11 Sm. Taagesignal: Diafon: To-Toner hvert 1^m.

2. *Position.* *Outer Dowsing Lys- og Fløjtetønde:* c. 53° 34' 35" N. 0° 59' 20" E.
Detaller. Ved Fyrskibets Udlægning vil Lys- og Fløjtetønden paa ovennævnte Plads blive inddraget.
 Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 155. London 1947.)

390. England E.-Kyst. Humber Floden. Oplysning om Afmærkning.

1. Lystønde udlagt.
Position. *Spurn Point Fyr:* c. 53° 34' 45" N. 0° 07' 10" E.
Detaller. *Gate* Lystønde, sortmalet Spidstønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s, er udlagt 2,4 Sm 282° fra ovennævnte Fyr.
2. Tønde udlagt.
Position. 2,4 Sm 265° fra *Spurn Point Fyr.*
Detaller. No. 2 *Bull* sort og hvid, lodret stribede Stumptønde, er udlagt paa ovennævnte Plads.
3. Lystønde ombyttet med Tønde.
Position. 0,4 Sm 250° fra *Spurn Point Fyr.*
Detaller. Lystønden paa ovennævnte Plads er ombyttet med en sortmalet Spidstønde.
 Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 158. London 1947.)

391. England E.-Kyst. Humber Floden. Oplysning om Afmærkning.

1. Lystønde flyttet; Lys- og Klokkefaade inddraget.
Position. *Killingholme Fyr:* c. 53° 38' 50" N. 0° 13' 00" W.
- a) *Ny Position.* *Holme Hook Nr. 10* Lystønde: 1,11 Sm 7° fra ovennævnte Fyr.
Detaller. *Holme Hook Nr. 10* Lystønde er flyttet 0,26 Sm 295° fra den Plads, hvor den er afsat i *engelske* Søkort, til den nævnte ny Position.
- b) *Position.* c. 0,95 Sm 9° fra ovennævnte *Killingholme Fyr.*
Detaller. *Killingholme Nr. 7* Lys- og Klokkefaade er inddraget fra den sidstnævnte Plads.
2. Lys- og Klokkefaade og Lystønde flyttet.
Position. *Thorngumbald Clough Fyr:* c. 53° 42' 30" N. 0° 13' 25" W.
- a) *Ny Position.* *North Holme Nr. 11* Lys- og Klokkefaade: 1,63 Sm 180½° fra sidstnævnte Fyr.
Detaller. *North Holme Nr. 11* Lys- og Klokkefaade er flyttet 0,12 Sm W. paa fra den Plads, hvor den er afsat i *engelske* Søkort, til den nævnte ny Position.
- b) *Ny Position.* *Paull Sand Nr. 12* Lystønde: 0,80 Sm 183° fra *Thorngumbald Clough Fyr.*
Detaller. *Paull Sand Nr. 12* Lystønde er flyttet c. 0,16 Sm E. paa fra den Plads, hvor den er afsat i *engelske* Søkort, til den sidstnævnte ny Position.
 Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 113. London 1947.)

392. England E.-Kyst. Bamburgh. Fyr forandret.

Position. c. 55° 37' 00" N. 1° 43' 20" W., paa *Black Rocks Point.*
Detaller. *Bamburgh Fyr* paa ovennævnte Plads er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 15^s. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 122° til 165°. | 5. Rødt i Pejl. fra 238° til 275°. |
| 2. Hvidt i — - 165° - 175°. | 6. Hvidt i — - 275° - 289°. |
| 3. Rødt i — - 175° - 191°. | 7. Grønt i — - 289° - 304°. |
| 4. Hvidt i -- - 191° - 238°. | |

(N. t. M. Nr. 152. London 1947.)

(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

393. Island. Anløbs- og Afgangsbestemmelser for Skibe og Luftfartøjer.

- 1) Alle Skibe, der ankommer til *Island* fra Udlandet, skal, med Undtagelse af de under 2) nævnte Skibe, anløbe en af nedennævnte Havne, hvor Skibet vil blive indklareret:

<i>Reykjavik</i>	<i>Seyðisfjörður</i>
<i>Patreksfjörður</i>	<i>Neskaupstaður</i>
<i>Isafjörður</i>	<i>Faskrudsfjörður</i>
<i>Siglufjörður</i>	<i>Vestmannaeyjar</i>
<i>Akureyri</i>	<i>Hafnarfjörður,</i>

med mindre Skibet søger Nødhavn i andre Havne, i hvilket Tilfælde det maa godkendes ved en Søret, at det var nødvendigt at søge Nødhavn.

- 2) Fiskerskibe og Fisketransportskibe, saavel *islandske* som saadanne fremmede, der er chartret af *islandske* Statsborgere, kan foruden de under 1) nævnte Havne ogsaa anløbe nedennævnte Havne og blive indklareret her:

<i>Akranes</i>	<i>Olavsfjörður</i>
<i>Borgarnes</i>	<i>Dalvík</i>
<i>Olavsvík</i>	<i>Húsavík</i>
<i>Stykkishólmur</i>	<i>Rauðarhöfn</i>
<i>Thingeyri</i>	<i>Þorshöfn</i>
<i>Flateyri</i>	<i>Eskifjörður</i>
<i>Bolungavík</i>	<i>Djúpvogur</i>
<i>Holmavík</i>	<i>Hornafjörður</i>
<i>Sauðarkrokr</i>	<i>Keðlavík</i>

Dersom imidlertid saadanne Skibe medfører Passagerer eller toldpligtig Ladning, skal de anløbe en af de under 1) nævnte Havne.

- 3) Alle Skibe, der fra *Island* gaar til Udlandet skal forlade Landet og blive udklareret fra en af nedennævnte Havne:

<i>Reykjavik</i>	<i>Thingeyri</i>
<i>Akranes</i>	<i>Flateyri</i>
<i>Borgarnes</i>	<i>Isafjörður</i>
<i>Stykkishólmur</i>	<i>Holmavík</i>
<i>Patreksfjörður</i>	<i>Blönduós</i>
<i>Sauðarfjörður</i>	<i>Neskaupstaður</i>
<i>Siglufjörður</i>	<i>Eskifjörður</i>
<i>Olavsfjörður</i>	<i>Faskrudsfjörður</i>
<i>Akureyri</i>	<i>Vestmannaeyjar</i>
<i>Húsavík</i>	<i>Keðlavík</i>
<i>Rauðarhöfn</i>	<i>Hafnarfjörður</i>
<i>Seyðisfjörður.</i>	

Fiskerskibe og Fisketransportskibe, saavel *islandske* som saadanne fremmede, der er chartret af *islandske* Statsborgere, kan foruden fra ovennævnte Havne forlade Landet og blive udklareret fra en af de under Punkt 2) nævnte Havne.

- 4) Alle Luftfartøjer, der ankommer til *Island* fra Udlandet skal lande og blive indklareret i *Reykjavik Lufthavn* eller i Lufthavnen i Nærheden af *Keðlavík*, medmindre de er tvunget til at lande andet Steds, i hvilket Tilfælde det maa godkendes ved en Politiret, at Landingen var nødvendig. Alle Luftfartøjer, der forlader *Island*, skal afgaa og blive udklareret fra en af de ovennævnte Lufthavne.
- 5) Som Bevis for, at Skibe og Luftfartøjer ved Ankomst til *Island* er blevet indklareret i de Havne og Lufthavne, der er nævnt under 1) og 4), vil Toldmyndighederne paa det Sted, hvor Klareringen foretages, forsyne Føreren af Skibet eller Luftfartøjet med en Erklæring herom, som paa Forlangende skal forevises for Toldmyndighederne.

Naar Skibe og Luftfartøjer forlader *Island*, vil Toldmyndighederne forsyne dem med en Udklarings-Erklæring, og det er ikke tilladt at afgaa uden en saadan Erklæring.

- 6) Ministeriet kan i særlige Tilfælde tillade Afvigelser fra de under 1)–5) nævnte Bestemmelser.

- 7) Overtrædelse af Bestemmelserne, der er nævnt under 1)–5), straffes med Bøder indtil 10 000 Kr. (c. £ 370).

Hvis et Skib eller Luftfartøj anløber *Island* paa andre Steder end de i Henhold til 1)–4) tilladte, er Kommunikation med Skibet eller Luftfartøjet forbudt, og Toldmyndighederne vil øjeblikkeligt dirigere det til en anden Havn, hvor det kan blive indklareret, medmindre det er i Nød.

(N. t. M. Nr. 112. London 1947.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 394. Sverige S.- og W.-Kyst. Sejlanvisninger. Oplysninger fra Lodser. Advarsel.**
Dettailler. Det svenske Marineministerium tilraader de søfarende at skaffe sig de sidste Sejlanvisninger fra Lodserne ved *Vinga* eller *Trelleborg*, inden de sejler ind i Farvandene ud for *Sveriges W.-Kyst*.

(N. t. M. Naveam Nr. 1492. London 1947.)

XII. Oplysninger vedrørende Skibruter.

- 395. (S). Sverige. Svensk Rute rundt Falsterbo. Lystønder atter paa Plads.**
Tidligere E. f. S. Nr. 3/323 1947 udgaar.
Dettailler. Alle 4 Lystønder i 10 m-Løbet rundt *Falsterbo* er atter udlagt paa deres Stationer.

(Lodsdirektøren, Malmø, 17. Januar 1947.)

- 396. U. S. S. R. Letland. Riga Ruten. Windau Ruten. Oplysning om Lystønde.**
Position. c. $57^{\circ} 36',5$ N. $21^{\circ} 02',4$ E.
Dettailler. Paa den nævnte Plads er udlagt en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s . Synsvidde: 7 Sm. Denne Plads er Begyndelsespunkt for *Riga Ruten* og for *Windau Ruten*. (*N. E. C. R. I.*, Part V, Nr. 46, §§ 19 og 20).
Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 12/3450. Helsingfors 1946.)

(Se Tillæg.)

XIII. Navigational Warnings.

- 397. Senest udsendte navigational warnings.**
Dettailler. Følgende *navigational warnings* er udsendt af Marineministeriets Efterretningsstation i Tiden 20.—27. Januar 1947.
- Nr. 53: Lysspirtønde Nr. 25, Rute 25, ikke paa Plads.
 - 54: Nav. warning Nr. 50 annulleret.
 - 55: Nav. warning Nr. 49 annulleret.
 - 56: Lys- og Fløjtetønde Nr. 5, Rute 38, ude af Position.
Nav. warning Nr. 48 annulleret.
 - 57: Lys- og Fløjtetønde Nr. 5 i Rute 38 forsvundet.
 - 58: Nav. warning Nr. 470 annulleret.
 - 59: Nav. warning Nr. 502 annulleret.
 - 60: Nav. warning Nr. 500 annulleret.
 - 61: Lysspirtønde Nr. 2, Rute 34, slukket.
 - 62: Rødmalet Lysspirtønde med gul Top, visende 1 hvidt Blink hvert 6^s , udlagt i Pkt. 5, Rute 38.
 - 63: Vraglystønden ved *Læso NW*. Rev inddraget.
 - 64: *Læso Rende* Fyrskib inddraget. Rødmalet Lysspirtønde, mærket 6, visende hvidt Lys hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s , udlagt i Pkt. 6, Rute 35.
 - 65: Vraglystønderne ved Vrag *Marianne* paa $55^{\circ} 19' 42''$ N. $12^{\circ} 32' 24''$ E. og Vrag *Odin* paa $55^{\circ} 24' 24''$ N. $12^{\circ} 36' 12''$ E. ombyttet med Vragspirtønde, visende henholdsvis rødt og hvidt Hurtigblink.
 - 66: Skonnert sunket N. for *Isefjorden* paa Pladsen $56^{\circ} 04' 54''$ N. $11^{\circ} 45' 18''$ E. Vanddybde 18 m. 3 Mastetoppe rager 1 m over Vandet. Vraget er farligt for Sejladsen.

- Nr. 67: Vraglystønde ved Vrag *Neukuhren* paa Pladsen $57^{\circ} 25' 08''$ N. $10^{\circ} 35' 30''$ E. ombyttet med Vragspirtønde, visende rødt Hurtigblink.
 Lys- og Fløjtetønde, mærket 9, Rute 35, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, visende hvidt Et-Blink hver 6^s, Lys 2^s, Mørke 4^s.
 -- 68: Lys- og Fløjtetønde 5, Rute 28 d, ombyttet med hvidmalet Spirtønde.
 -- 69: Nav. warning Nr. 61 annulleret.
 -- 70: Lystønderne *Skallingen SW.*, *Graadyb 2 A* og *Graadyb Barre* samt Vraglystønden ved *Graadyb Barre* ombyttet med Vintersømærker.

398. Tidligere navigational warnings, der paa Forespørgsel endnu udsendes fra Kystradiostationerne.

Detaller. Følgende *navigational warnings* fra Tiden før 20. Januar 1947 udsendes vedvarende fra Kystradiostationerne paa Forespørgsel:

- Nr. 464: Lysspirtønde Nr. 10, Rute 25 slukket.
 -- 468: Lysspirtønde Nr. 1, Rute 38, lyser meget svagt.
 Lysspirtønde Nr. 30, Rute 28, slukket.
 -- 487: Efter Inddragning i Dag af Lysspirtønden Pkt. 41 i Rute 32 kan Ruten til *svensk* Farvand, Rute 32 J, fra dette Punkt ikke benyttes. De søfarende henvises derfor til at forlade Rute 32 ved Pkt. 40, hvor Farvandet er minestrøget.
 -- 488: Lystønderne *Sandodden*, *Fovrfeld* og *Jery* ved Indsejlingen til *Esbjærg* inddraget for Is. Vintersømærker udlagt.
 -- 489: Lys- og Klokketønden Pkt. 29 i Rute 32 slukket.
 -- 490: Lystønden *Stejlen* inddraget for Is. Vintersømærke udlagt.
 -- 491: Lys- og Klokketønde Nr. 29 i Rute 32 tændt. Klokkeslaget i Uorden.
 -- 493: *Vyl* Fyrskibs Telegrafsender og Radiofyr i Uorden.
 -- 499: *Halsskov Rev* Fyrskib inddraget. Sort Spidstønde udlagt paa Fyrets Plads.
 -- 501: Vraglystønde ved Vrag paa $55^{\circ} 08',6$ N. $11^{\circ} 02',0$ E. ombyttet med grønmalet Lysspirtønde visende hvidt Hurtigblink, c. 60 Blink hvert 1^m.
 -- 503: *Halsskov* Fyr midlertidigt tændt.
 -- 504: *Gedser Rev* Fyrskib inddraget for Is.
 -- 505: Lys- og Klokketønde mrk. 29 i Rute 32 og Lys- og Fløjtetønde mrk. 31, Rute 32, omskiftet med Vintersømærker.
 -- 506: Vraglystønde paa $55^{\circ} 30' 54''$ N. $12^{\circ} 41' 30''$ E. ombyttet med Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Lys- og Klokketønderne mrk. 25 i Rute 32 samt *Prøvesten* ombyttet med Vintersømærker.
 -- 507: Lystønde mrk. 26, Rute 32, ombyttet med Lysspirtønde.
 -- 509: Lysspirtønde mrk. 36 i Rute 32 inddraget. Lys- og Fløjtetønde mrk. 11, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top mrk. 11. Fyrkarakter Lys 2^s, Mørke 4^s.
 -- 3: *Lappegrund* Fyrskib inddraget for Is.
 -- 4: Lys- og Klokketønde 27, Rute 28, erstattet med rød Spirtønde med gul Top visende hvidt Et-Blink hver 6^s.
 -- 5: Vraglystønde ved Vrag Nr. 36, Rute 38, paa Pladsen $56^{\circ} 50' 36''$ N. $11^{\circ} 27' 00''$ E. ombyttet med grønmalet Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink.
 -- 7: Lys- og Fløjtetønde mrk. 7, Rute 34, ombyttet med Lysspirtønde, gul Top Lys 2^s, Mørke 4^s.
 -- 8: *Østerhage* Lystønde ombyttet med rød Stage.
 -- 9: Vraglystønderne ved Vrag *Jämeri* paa $54^{\circ} 39' 18''$ N. $12^{\circ} 31' 00''$ E. og Vrag af *Lütjehörn* paa $54^{\circ} 42' 06''$ N. $12^{\circ} 37' 12''$ E. ombyttet med grønmaledede Lysspirtønder med rødt Hurtigblink.
 -- 10: Vraglystønden ved Vrag paa $56^{\circ} 54' 06''$ N. $10^{\circ} 30' 18''$ E. ombyttet med grønmalet Vragspirtønde med rødt Hurtigblink.
 Lystønden Nr. 37 i Rute 28 ombyttet med Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
 -- 11: Lys- og Fløjtetønde Nr. 45, Rute 28, ombyttet med rød Lysspirtønde. Lys 2^s, Mørke 4^s.
 -- 12: Lys- og Fløjtetønde Nr. 28, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.

- Nr. 14: Lys- og Fløjtetønde Nr. 43, Rute 28, ombyttet med Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 15: Vraglystønde ved Vrag Nr. 22 (*Gottfried Bauerne*) ombyttet med Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Vraglystønde ved Vrag Nr. 32 (*Tysk Ministryger i Rute 35*) ombyttet med grøn Vragspirtønde visende rødt Hurtigblink. Lys- og Fløjtetønde Nr. 34, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 16: Lys- og Fløjtetønde Nr. 20, Rute 1 og Vraglystønderne ved Vragene paa 54° 46',1 N. 12° 40',6 E. 54° 49',7 N. 12° 42',2 E. og Lystønden Nr. 8 i Rute 32 ombyttet med Vintersømærker.
- 17: *Rønne* Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
- 19: *Naveren* Lys- og Fløjtetønde inddraget, rød Stage er udlagt. Vraglystønde ved Vrag paa Pladsen 56° 09',7 N. 11° 18',6 E. ombyttet med grøn Jernspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Lys- og Fløjtetønde Nr. 2, Rute 34, ombytter med rød Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 20: Lystønderne *Slugen N.*, *Søren Bovbjergs Dyb S.*, *Ulven SW.* og *Cancer* inddraget. Vintersømærker udlagt.
- 24: Lystønden *Hals Barre W.* ombyttet med Vintersømærke.
- 25: Lystønde Nr. 5, Rute 48, og Lys- og Fløjtetønde Nr. 16, Rute 38 erstattet med Vintersømærker.
- 28: From 13/1 oxxo 435 kc/s will send icereports at 1115 1630 2230 GMT.
- 29: Radiofyr *Sletterhage* vil indtil videre udsende Radiotaagesignal hver Nat fra 0100 til 0600.
- 30: Lysspirtønde 29, Rute 32 slukket.
- 31: Lystønde mærket 12, Rute 48, ombyttet med Lysspirtønde med gul Top.
- 32: Lys- og Fløjtetønde mærket 5, Rute 38, ombyttet med rød Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 35: Lys- og Fløjtetønde 3 i Rute 35 ombyttes med rød Lysspirtønde med gul Top, mærket 3: Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 45: *Nolsø* Radiofyr ude af Funktion.
- 47: Lysspirtønde, mærket 29, Rute 32, atter tændt og i Orden.

Tillæg.

Danmark.

399. (T). Midlertidige, i Forbindelse med Isforholdene iværksatte Foranstaltninger, Fyrhelysningen m. v. vedrørende.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/351 1947.

Tidspunkt. 27. Januar 1947.

Position. Se Fyrfortegnelsen 1942, hvortil de i Parantes henførte Numre henviser.

Detaller. I Forbindelse med Isforholdene er truffet nedennævnte midlertidige Arrangementer:

A. Følgende Fyr brænder hele Døgnet rundt:

<i>Sædenstrand</i> Ledefyr (14).	<i>Provesten</i> Fyr (438).
<i>Strandby</i> Fyr (16).	<i>Nordre-Røse</i> Fyr (457).
<i>Esbjærg</i> Fyr (17).	<i>Drogden</i> Fyr (469).
<i>Kronborg</i> Fyr (383).	<i>Korsør</i> Ledefyr (496).

B. Følgende Fyr tændes om Dagen i usigtbart Vejr:

<i>Anholt</i> Fyr (188).	<i>Stevns</i> Fyr (481).
<i>Hesselø</i> Fyr (191).	<i>Sprogø</i> Fyr (491).
<i>Fornæs</i> Fyr (256).	<i>Romsø</i> Fyr (502).
<i>Grenaa Havn E.</i> Fyr (257).	<i>Tranekær</i> Fyr (531).
<i>Rosnæs Puller</i> Fyr (272).	<i>Keldsnor</i> Fyr (533).
<i>Sletterhage</i> Fyr (318).	<i>Omo</i> Fyr (535).
<i>Vesborg</i> Fyr (358).	<i>Gedser</i> Fyr (803).
<i>Middelgrunds Fort</i> Fyr (435).	

C. Øvrige Foranstaltninger:

1. *Halskov Fyr* (494): Tændt under *Halskov Rev Fyrskibs* Inddragning.
2. *Rødsand Rende S. Fyr* (800): Taagesignal indtil videre nedlagt.
3. *Sletterhage Radiofyr* (2030): Sender kontinuerligt hver Nat fra Kl. 0100 til Kl. 0600.

I. Østersøen.

400. (S). Sverige. Blonheimsgrund. Vraglystønde inddraget for Is.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/357 1947.

Position. c. 55° 16' 39" N. 12° 53' 00" E.

Detaller. Vraglystønden ved Vraget af Dampskibet *Rumø* er inddraget for Is.

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

401. (S). Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib inddraget. Stage udlagt paa Pladsen.

Position. c. 55° 39' N. 12° 57' E.

(Lodsirektøren, Malmö, 25. Januar 1947.)

402. (S). Sverige. Sundet. Flinterenden. Kalkgrundet Fyrskib inddraget. Vintersømærke udlagt paa Pladsen.

Position. c. 55° 37' N. 12° 53' E.

(Lodsirektøren, Malmö, 25. Januar 1947.)

403. (S). Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet Fyrskib inddraget. Vintersømærke udlagt paa Pladsen.

Position. c. 55° 36' N. 12° 51' E.

(Lodsirektøren, Malmö, 25. Januar 1947.)

404. (S). Sverige. Sundet. Flinterenden. Lillgrund Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Stage.

Position. c. 55° 32' N. 12° 44' E.

(Lodsirektøren, Malmö, 24. Januar 1947.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

405. Danmark. Hanstholm Radiofyr. Frekvens forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/278 1947.

Position. c. 57° 06',8 N. 8° 36',1 E.

Detaller. *Hanstholm* Radiofyrs Radiofrekvens forandret til 300,5 kc/s.

Publikationer. Fyr.-Fort. Nr. 2011.

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruiter.

406. (S). Sverige. Svensk Rute rundt Falsterbo. Lystønde ombyttet med Vintersømærke.

Position. c. 55° 23',3 N. 12° 43',2 E.

Detaller. Den sort- og rødmaledede Lystønde i Punkt 3 i *svensk* Rute rundt *Falsterbo* er paa Grund af Is ombyttet med en sort- og rødmalet, cylindrisk Tønde.

407. Danmark. Nordsøen—Skagerrak. 71 SW. Fyrskib Radiofyr. Frekvens forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/281 1947.

Position. c. 56° 58',7 N. 7° 40',0 E.

Detaller. 71 SW. Fyrskib Radiofyrs Radiofrekvens er forandret til 300,5 kc/s.

(Rutemeddelelse Nr. 64/1946
udgaar).

Rute 52. Over Rønne Banke.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
Afmærkningen ligger som en Midt-Vagerrække.
Ruten er ikke minestrøget.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 25',8	15° 24',6	Lystd. m. 1 sort Ballon.	r.- og hv.- tern.	1 C	Hvidt Gp.-Blk., Fire- Blk. hv. 19 ^s .	Tilslutningspunkt til Ruten <i>Swine- münde</i> og Ruten <i>Kolberg</i> .
2	54° 49',7	14° 46',6	Spirtd.	r.	2		
2 a	54° 53',4	14° 40',7	Spirtd.	r.	2 a		
2 b	54° 55',6	14° 36',8	Spirtd.	r.	2 b		
2 c	54° 58',4	14° 31',5	Spirtd.	r.	2 c		
3	55° 01',0	14° 27',2	Lysspirtd.	r. med gul Top	3	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 52 a og for Ruten <i>Sand- hammaren</i> — <i>Rønne Anduv- ning</i> .

Kort Nr. 188 og 189.

(Rutemeddelelse Nr. 65/1946
udgaar).

Rute 52 a.

Rønne Anduvning.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.

Punkterne angiver Rutens Midterlinie.

Rutens fulde Bredde er c. 550 m.

Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 01',0	14° 27',2	Lysspirtd.	r. med gul Top		Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 52 og til Ruten Sandham- maren—Rønne Anduvning.
	2 Mellempunkter		Spirtdr.	r.	1 a 1 b		
2	55° 03',2	14° 35',2	Spirtd.	r.	2		
3	55° 04',6	14° 38',7	Rønne Lys- og Fltd.	r.- og hv.- str.	Røn- ne	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 10 ^s .	Skæringspunkt med Rute 54.
4	Herfra i Fyrlinien til Rønne Havn.						

Kort Nr. 189 og 188.

(Rutemeddelelse Nr. 108/1946 udgaar).

Rute 54.

Bornholm SW.

I. Punkterne angiver Rutens Midterlinie.

Rutens Bredde: Punkt 1—5: 500 m.

— 5—6: 1500 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 59',8	14° 52',5	Spirtd.	r.	1		
2	55° 01',9	14° 47',5	Spirtd.	r.	2		
3	55° 03',4	14° 43',8	Ikke afm.				c. 300 m N. t. E. for Sømærket <i>Hvide Mæhrn.</i>
4	55° 04',1	14° 40',9	Ikke afm.				c. 300 m N. t. E. for Sømærket <i>Møllebakke.</i>
5	55° 04',6	14° 38',7	Ronne Lys- og Fltd.	r.- og hv.- str.	Røn- ne	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 10 ^s .	Skæringspunkt med Rute 52 a.
6	55° 08',0	14° 31',5	Lystd.	r.	6	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 5 ^s .	

Kort Nr. 189 og 188.

(Rutemeddelelse Nr. 95/1946
udgaar).

Rute 70.

Tyborøn W.

I. Ruten gaar til frit Farvand i *Nordsøen* og er afmærket, som nedenfor anført. Nedennævnte Afmærkning angiver Rutens Midterlinie og skal holdes om Bagbord. Rutens Bredde: 1000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Mølet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	<i>Tyborøn Havn.</i>						
2	56° 42',8	8° 10',6	Lystd.	r.	2	Hvidt Et-Blk. hv. 3s.	
3	56° 42',8	8° 02',5	Lysspirtl.	r.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
4	56° 42',8	7° 54',0	Lysspirtl.	r.	4	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
5	56° 42',8	7° 43',5	Lys- og Fltd.	r.	5	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 10 ^s .	

Kort Nr. 104, 93 og 91.

Rute 71.

Nordsøen—Skagerrak.

I. Rutens Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter.
 Afmærkningen skal holdes om Bagbord.
 Rutens Bredder: 3 Sm.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
Paa 56° 58',7 N. 7° 40',0 E., c. 1,5 Sm SW. t. W. for Punkt 1 er udlagt 71 SW. Fyrskib,* som viser hvidt Et-Blink hver 30 s., Blink c. 3 s., Mørke c. 27 s. Taagesignal: Sirene: En-Tone hver 30 s. Radiofyr. (Se E. f. S. Nr. 4/341 1947.). c. 350 m. W. for Fyrskibets Plads er udlagt en sortmalet Spirtønde (Stationsvager).							
1	56° 59',6	7° 42',2	Lysspirtd.	r.	1	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
2	57° 05',7	7° 59',7	Lysspirtd.	r.	2	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
3	57° 11',0	8° 14',2	Lysspirtd.	r.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
4	57° 16',5	8° 28',0	Lystd.	r.	4	Hvidt Et-Blk. hv. 15 s.	
5	57° 21',2	8° 44',6	Lysspirtd.	r.	5	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
6	57° 25',7	9° 02',2	Lystd.	r.	6	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hver 10 s.	

Kort Nr. 93 og 92.

(Rutemeddelelse Nr. 66/1946
udgaar).

Esbjærg—Nordsøen.

I. Ruten, der gaar fra *Esbjærg* til *Norge—Elben Ruten* og *P. H. Ruten*, er afmærket, som nedenfor anført.

Nedennævnte Fyrskibe og Lystønder angiver Rutens Midterlinie. Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Rutens Bredde: *Esbjærg*—Punkt 0: Farvandets Bredde.

Punkt 0—7: 2000 m.

— 7—15: 1500 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
0	55° 25',5	8° 14',2	<i>Graadyb</i> Lys- og Fltd.	r.	0	Afmærkning til Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7,5 ^s .	
	55° 25',4	8° 08',6	Lys- og Fltd.	r.- og hv.-str.	<i>Graadyb SW.</i>	Hvidt Et-Blk. hv. 15 ^s .	
1	55° 25',2	8° 04',9	Lysspirtd.	r.	1	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
2	55° 25',0	8° 00',7	Lysspirtd.	r.	2	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
3	55° 24',8	7° 56',3	Lys- og Fltd.	r.	3	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7,5 ^s .	
4	55° 24',5	7° 52',2	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
5	55° 24',3	7° 48',5	Lysspirtd.	r.	5	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
6	55° 24',1	7° 42',4	Lysspirtd.	r.	6	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
7	55° 23',7	7° 36',5	<i>Vyl</i> Fyrskib.			Hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 30 ^s , Taa-gesignal: To-Toner hv. 1 ^m . Radiofyr.	
8	55° 23',6	7° 33',7	Lysspirtd.	r.	8	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
9	55° 23',2	7° 28',8	Lysspirtd.	r.	9	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
10	55° 22',7	7° 23',7	Lys- og Fltd.	r.	10	Hvidt Et-Blk. hv. 10 ^s .	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
11	55° 22',2	7° 15',6	Lysspirtd.	r.	11	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	Tilslutningspunkt til <i>Norge—Elben Ruten</i> og til <i>P. H. Ruten</i> .
12	55° 21',7	7° 08',0	Lysspirtd.	r.	12	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
13	55° 20',8	7° 00',0	Lystd. (Spidstd.).	r.	<i>H.R.</i> 3.	Hvidt Et-Blk. hv. 5 ^s .	
14	55° 19',5	6° 44',0	Lystd. (Spirtd.).	r.	<i>H.R.</i> 2.	Hvidt Et-Blk. hv. 2½ ^s .	
15	55° 18',5	6° 27',5	<i>H. R. 1.</i> Fyrskib.			Hvidt Lys med Gp.-Fmk., To-Fmk. hv. 14 ^s . Taagesignal: Morsebogstaverne <i>AU</i> hv. 32 ^s .	
Fyrskibet er rødmalet og har 3 Master. En sort Kugle paa forreste Mast.							

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed:

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger	
	N. Br.	E. Lgd.				
Ved <i>Esbjærg</i> Havn.	55° 28',2	8° 24',9	Vrag. Dybde Vg. 7,0 m.	o.	Ikke afm.	c. 0,1 Sm W. for Ruten.
<i>Esbjærg</i> —0	55° 25',8	8° 14',8	<i>Tysk</i> Trawler.		Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	c. 0,1 Sm SSE. for Ruten.
5—6	54° 24',7	7° 45',5	Vrag. Dybde Vg. 8,0 m.	o.	Ikke afm.	c. 0,5 Sm N. for Ruten.
6— <i>Vyl</i> Fyrskib.	54° 23',2	7° 41',8	Vrag. Dybde Vg. 10,0 m.	o.	Ikke afm.	c. 0,9 Sm S. for Ruten.

Kort Nr. 94, 93 og 91.

(Rutemeddelelse Nr. 68/1946
udgaar).

Særlig Vejledning for Sejlads ved Bornholm.

- a) Skibsfarten W. fra til *Bornholm* foregaar enten
- 1) gennem *Falsterbokanalen*,
 - 2) ad Ruterne *32, 32 a, 51* eller
 - 3) ad *svenske Ruter* rundt *Falsterborev* (se Rutemeddelelse Nr. 77/1947)
- til *svensk Territorialfarvand* ved *Trelleborg*. Herfra i frigivet Farvand (se E. f. S. Nr. 1/2 1947, I, II og III) E. paa til Pladsen $55^{\circ} 08',0$ N. $14^{\circ} 31',5$ E. (Punkt 6 i Rute *54*).
- Herfra foregaar Sejladsen:
- Til *Ronne*: Via Rute *54* og *52 a* til *Ronne*.
- Til *andre Havne*: Fra frit Farvand direkte til Bestemmelseshavnen, idet Sejlads indenfor 40 m Kurven saa vidt muligt bør undgaas.
- b) Skibsfart fra *Bornholm* W. paa foregaar ad ovennævnte Ruter i omvendt Rækkefølge.
- c) I Søomraadet omkring *Bornholm* bør Skibe, hvor Vanddybden er under 40 m, saa vidt muligt holde sig i en Afstand af mindst 5 Sm fra Kysten.
- d) Sejlads i Nærheden af *Ronne Banke* maa kun finde Sted ad Ruterne *52, 52 a* og *54*. Opmærksomheden henledes særligt paa den relativt nye, minestrøgne Rute *54*.
- e) Mineomraadet NE. for *Bornholm* (Omraade IV, E. f. S. Nr. 37/1424 og 5/2064 1946) er frigivet.
- f) For *Fiskeri* ved *Bornholm* gælder særlige Regler, hvorom nærmere Oplysninger kan indhentes hos Havnemyndighederne paa *Bornholm*.

(Rutemeddelelse Nr. 69/1946
udgaar).

Svensk Rute: Malmö Red — Drogden Fyr — svensk Territorialfarvand ved Trelleborg, W. og S. om Falsterbo Rev.

Punkterne 1—13 angiver Rutens Midterlinie. Ruten maa kun benyttes af afmagnetiserede Skibe. Højeste tilladte Dybgaaende: 9,1 m.

Rutens Bredde: Punkt 1— 2: 0,4 Sm.

— 2— 3: 1500 m (indesluttende *Drogden Fyr S.-lige, hvide Fyrvinkel*).

— 3—13: 1200 m.

Anm. Paa Grund af det minestrøgne Farvands Bredde her, kan der, hvis Skibets Dybgaaende tillader det, sejles direkte fra Punkt 3 til Punkt 6.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	Fra <i>Malmö redd</i> Fyrskib holdes paa <i>Kalkgrundet</i> Fyrskib og herfra paa <i>Oskarsgrundet</i> Fyrskib og til		Ikke afm.				
	55° 34',5	12° 48',9					
	c. 50 m E. for nævnte Pkt. ligger <i>Oskarsgrundet Sydvästra</i> rødmaledede Lystønde, der viser rødt Et-Blk. hv. 2 ^s .						
	55° 32',8	12° 44',9	Spidstd. m.	r.			
			Stage.				
	55° 32',5	12° 44',0	Spidstd. m.	r.			
			Stage.				
2	55° 32',2	12° 43',7	Ikke afm.				Ved <i>Drogden Fyr</i> , c. 750 m W. for Pkt. 2, er der Tilslutning til Rute 32.
	I <i>Drogden Fyr S.-lige, hvide Fyrvinkel</i> ligger 2 rødmaledede Spidstønder med Stage paa Pladserne						
	a. 55° 30',8 N. 12° 43',1 E.						
	b. 55° 29',5 N. 12° 43',2 E.						
2 a	55° 26',5	12° 43',4	Stage m. 1 op-	r.			
			adv. Kostover				
			2 Balloner.				
3	55° 23',3	12° 43',2	Lystd.	sort og r.		Hvidt Et-Blk. hv. 2 ^s .	Tilslutningspunkt til <i>Indre Rute rundt Falsterbo</i> (højest 4,8 m Dybgaaende).
4	55° 21',5	12° 41',2	Stage m. 1 Ballon.	sort og r.			
5	55° 19',6	12° 39',1	Stage.	sort og r.			
6	55° 18',0	12° 40',6	Lystd.	sort og r.		Hvidt Et-Blk. hv. 2 ^s .	
7	55° 17',3	12° 44',9	Ikke afm.				
8	55° 16',7	12° 49',1	Ikke afm.				
9	55° 15',9	12° 53',3	Lystd.	sort og r.		Hvidt Et-Blk. hv. 2 ^s .	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
10	55° 17',1	12° 57',2	Stage m. 1 Ballon.	sort og r.			
11	55° 18',2	13° 01',0	Lystd.	sort og r.		Hvidt To-Blk. hv. 10 ^s .	
12	55° 19',3	13° 05',0	Stage m. 1 Ballon.	sort og r.			
13	55° 20',5	13° 08',8	Trelleborgs Redd Anduv- ningstønde: Lys- og Fltd.	sort og r.		Hvidt Et-Blk. hv. 3 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 51.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
2—2 a	55° 31',9	12° 42',2	Vrag. Dybde o. Vg. 10,0 m.	Ikke afm.	c. 0,9 Sm W. for Ruten.
2—2 a	55° 31',9	12° 42',5	Vrag. Dybde o. Vg. 10,4 m.	Ikke afm.	c. 0,7 Sm W. for Ruten.
2—2 a	55° 31',2	12° 44',3	Vrag. Dybde o. Vg. 8,7 m.	Ikke afm.	c. 0,4 Sm E. for Ruten.
2—2 a	55° 29',3	12° 42',1	Dampsk. <i>Cronsha-</i> <i>gen.</i> Dybde o. Vg. 9,2 m.	Ikke afm.	c. 0,8 Sm W. for Ruten.
2—2 a	55° 28',9	12° 43',6	Vrag. Dybde o. Vg. 9,7 m.	Ikke afm.	Tæt E. for Ruten.
2—2 a	55° 28',6	12° 42',0	Vrag. Dybde o. Vg. 8,5 m.	Ikke afm.	c. 0,9 Sm W. for Ruten.
2—2 a	55° 27',4	12° 41',8	Vrag. Dybde o. Vg. 10,0 m.	Ikke afm.	c. 0,9 Sm W. for Ruten.
4—5	55° 20',0	12° 38',1	Vrag. Dybde o. Vg. 11,0 m.	Ikke afm.	c. 0,8 Sm WNW. for Ruten.
7—8	55° 18',0	12° 46',5	Vrag. Dybde o. Vg. 9,0 m.	Ikke afm.	c. 1 Sm N. for Ruten.
7—8	55° 17',7	12° 47',5	Vrag. Dybde o. Vg. 9,5 m.	Ikke afm.	c. 0,8 Sm N. for Ruten.
7—8	55° 16',5	12° 47',3	Vrag. Dybde o. Vg. 15,0 m.	Ikke afm.	c. 0,4 Sm S. for Ruten.
8—9	55° 16',6	12° 53',0	Dampsk. o. V.	Vgl. gr. Et-Blk. hv. 10 ^s SSW. f. Vg.	I Ruten.
9—10	55° 15',2	12° 54',4	Vrag. Dybde o. Vg. 10,0 m.	Ikke afm.	c. 0,9 Sm S. for Ruten.
11—12	55° 19',0	13° 03',0	Vrag. Dybde o. Vg. 12,0 m.	Ikke afm.	c. 0,2 Sm NW. for Ruten.

III. Ankerplads N. Ved *Drogden*.

Der findes minestrøgen Ankerplads inden for Linien gennem nedennævnte Punkter:

1. $55^{\circ} 31',6$ N. $12^{\circ} 40',7$ E.
2. $55^{\circ} 31',6$ N. $12^{\circ} 43',0$ E.
3. $55^{\circ} 30',8$ N. $12^{\circ} 43',1$ E.
4. $55^{\circ} 30',8$ N. $12^{\circ} 40',7$ E.

Ved Opankring skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Kort Nr. 133, 132, 130, 187 og 188.

(Rutemeddelelse Nr. 79/1946
udgaar).

Sandhammaren—Rønne Anduvning.

I. Ruten, der gaar gennem nedennævnte Punkter, er ikke afmærket.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 21',4	14° 13',5	Ikke afm.				
2	55° 01',0	14° 27',2	Lysspirtd.	r. med gul Top		Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt med Rute 52 og 52 a.

Kort Nr. 189 og 188.

(Rutemeddelelse Nr. 96/1946
udgaar).

Utklippan—Danzig (Gdynia).

1. Ruten, som er minestrøget, gaar fra et Punkt c. 30 Sm 120° fra *Utklippan* til et Punkt c. 16,5 Sm 16° fra *Hela Fyr* og herfra til *Gdynia* og *Danzig*.

Ruten er indtil Punkt 13 fuldstændig lige.

Ruten, hvis Midterlinie gaar gennem Punkterne 1—23, er afmærket fra og med Punkt 10, som nedenfor anført.

Punkterne 1—9 ligger nu i frit Farvand. (Se E. f. S. Nr. 1/2 1947). Imellem Punkterne 9 og 13 er Rutens Bredde 4 Sm.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	55° 51',9	15° 57',9	Ikke afm.				
2	55° 47',0	16° 13',0	Ikke afm.				
3	55° 42',0	16° 28',0	Ikke afm.				
4	55° 37',0	16° 42',9	Ikke afm.				
5	55° 32',0	16° 57',6	Ikke afm.				
6	55° 27',0	17° 13',0	Ikke afm.				
7	55° 22',0	17° 27',5	Ikke afm.				
8	55° 17',6	17° 40',4	Ikke afm.				Skæringspunkt med <i>East Baltic Route</i> .
9	55° 17',0	17° 42',4	Ikke afm.				
10	55° 12',0	17° 57',2	Lys- og Fltd.	sort og r.		Hvidt Et-Blk. hv. 10 ^s .	
11	55° 07',0	18° 12',2	Stage med rødt Bælte og Firkant- Topbeteg- nelse.	sort			
12	55° 02',0	18° 27',1	Stage m. rødt Bælte og 2 Bal- loner.	sort			
13	54° 56',9	18° 42',0	Stage m. rødt Bælte og 1 Ballon.	sort			
14	54° 51',8	18° 57',0	Lys- og Fltd.	sort og r.		Hvidt To-Blk. hv. 15 ^s .	
15	54° 44',8	18° 55',8	Lystd.	r. og hv.	/	Hvidt Et-Blk. hv. 2 ^s .	Anduvningstønde.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
16	54° 39',9	18° 55',8	Lystd.	r. og hv.	2	Rødt Et-Blk. hv. 2,5 ^s .	
17	54° 35',3	18° 55',8	Lys- og Kltd. m. 1 rød Ballon.	sort og r.	3	Hvidt Et-Blk. hv. 4 ^s .	Tilslutning til Ruten: <i>Hela-Pillaui</i> . (Lys- og Kltd. er sunket og vil ikke blive erstattet i den nærmeste Fremtid).
18	54° 35',0	18° 48',8	Lys- og Fltd.	sort og hv.	<i>Hel</i> 1	Rødt Et-Blk. hv. 1,5 ^s .	
19	54° 34',9	18° 44',4	Lystd.	r.	4	Hvidt Et-Blk. hv. 3,5 ^s .	
	0,15 Sm N. for Ruten er udlagt....		4 Spidstr.	r. og hv.	4 a 4 b 4 c 4 d		
20	54° 32',0	18° 36',4	Lystd.	r.	5	Hvidt Et-Blk. hv. 2,0 ^s .	Skibe, bestemt til <i>Gdynia</i> , faar Lods her.
Ruten herfra til <i>Gdynia</i> er paa N.-Siden afmærket med 6 N.-Spirtønder og paa S.-Siden med 6 S.-Spirtønder.							Ledefyr til <i>Gdynia</i> , se nedenfor under A.
Ruten herfra til <i>Danzig</i> , gaar tæt E. om.....							Højeste tilladte Dybgaende: 7,6 m. N.-lige Havneindsejling skal benyttes.
			5 Spidstr.	r. og hv.	5 a 5 b 5 c 5 d 5 e		
			<i>Nr. 5 d</i> har 2 Balloner.				

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
21	54° 26',4 50 m W. for Punkt 21 er udlagt....	18° 39',5	Lystd. <i>Nowy Port</i>	lv.	NP 6	Rødt Et-Blk. hv. 4 ^s .	Skibe, bestemt til <i>Danzig</i> , faar Lods her. Ledefyr til <i>Danzig</i> , se nedenfor un- der B. Højeste tilladte Dybgaaende: 7,0 m.
22	Herfra i <i>Brzezno</i> (Brösen) 54° 25',5 18° 39',0 Tæt W. for Punkt 22 er udlagt....		Lystd. A	r.		Hvidt Et-Blk. hv. 1,5 ^s .	Ledefyrlinie (se nedenfor under B. 2) til Herfra i <i>Westerplatte</i> Ledefyrlinie (147°,5) (se nedenfor under B. 3) til <i>Danzig</i> Havneindsejling. Mellem Lystønde A og <i>Danzig</i> Havneindsejling er udlagt: 1) paa W.-Siden af Ruten: 2 sortmalede Spidstønder 1 og 2. 2) paa E.-Siden af Ruten: 3 rødmalede Spirtønder a, b og c.

Anm. Skibe bør ikke — undtagen i Nødtilfælde — forsøge at staa ind i det nævnte Farvand om Natten eller i usigtbart Vejr.

II. Ledefyr.

A. Til *Gdynia*:

- a) Bagfyret: c. 54° 31' 01" N. 18° 32' 47" E. viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 2,5^s, Lys 1,5^s, Mørke 1,0^s.
- b) Forfyret: c. 54° 31' 13" N. 18° 33' 26" E. viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
Fyrene a) og b) er overet i Pejling 240°.

B. Til *Danzig*:

1. *Gdansk* (hvide) Ledefyrlinie:
 - c) Bagfyret: c. 54° 24' 15" N. 18° 40' 41" E., øverst i et Pakhus i Havnen, viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 5^s, Lys 3,0^s, Mørke 2,0^s.
 - d) Forfyret: c. 54° 24' 38" N. 18° 40' 29" E., paa *Westerplatte*, viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 2,5^s, Lys 1,5^s, Mørke 1,0^s.
Fyrene c) og d) er overet i Pejling 162°.
2. *Brzezno* (Brösen) Ledefyrlinie:
 - e) Bagfyret: c. 54° 24' 26" N. 18° 38' 29" E. viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 2,5^s, Lys 1,5^s, Mørke 1,0^s. Flammehøjde: 31,3 m. Firkantet Staalgitterværk med en Trekant med Spidsen nedad.
 - f) Forfyret: c. 54° 24' 37" N. 18° 38' 35" E. viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammehøjde: 23 m. Firkantet Staalgitterværk med en Trekant med Spidsen opad.
Fyrene e) og f) er overet i Pejling 196°.

3. *Westerplatte* (røde) Ledefyrlinie:

- g) Bagfyret: c. $54^{\circ} 24' 33''$ N. $18^{\circ} 40' 08''$ E. viser rødt Et-Blink hver $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $1,0^s$. Flammehøjde: 29,5 m. Graa Jernbaake med en hvid Trekant med Spidsen nedad.
- h) Forfyret: c. $54^{\circ} 24' 44''$ N. $18^{\circ} 39' 56''$ E. viser rødt Lys med En-Formørkelse hver $2,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,0^s$. Flammehøjde: 18,2 m. Graa Jernbaake med 2 hvide Trekanter med Spidserne opad.

Fyrene g) og h) er overet i Pejling $147\frac{1}{2}^{\circ}$.

III. Sejlanvisning ved Indløbet til Danzig Havn.

Fra den i Skemaet nævnte Lystønde 5 Punkt 20 ud for *Gdynia* styres 162° (*Gdansk* (hvide) Ledefyrlinie). (Se ovenfor under B. 1.). Lods faas ved Lystønde *NP 6*. Tæt ved denne, naar *Brzezno* (*Brösen*) Ledefyr er overet, staa ind i Fyrlinien, Kurs 196° indtil den i Skemaet under Punkt 22 nævnte Lystønde *A*, eller naar *Westerplatte* (røde) Ledefyr er overet. Kursen ændres da til $147\frac{1}{2}^{\circ}$ til Havneindsejlingen.

IV. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed:

c. 1110 m $25,5^{\circ}$ fra den i Skemaet nævnte Lystønde 5 (ved Punkt 20) findes et Vrag, der er afmærket med en grønmalet Vraglystønde der viser grønt Et-Blink hver $1,5^s$.
Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 7/84. *Gdynia* 1946).
(N.E.C.R.I. Nr. 41, Part V.) m. fl.
(Hydr. Serv. Bull. $1\frac{3}{4}$. *Danzig* 1946).

(Rutemeddelelse Nr. 102/1946
udgaar).

Østersøen—Tallinn og Tallinn—Helsingfors.

I. a) Ruten *Østersøen—Tallinn*, der gaar gennem nedennævnte Punkter 1—5, er aaben Døgnet rundt for Sejlads for saavel Sovjetskibe som udenlandske, afmagnetiserede Handelsskibe uden Hensyn til deres Dybgaaende, samt for Orlogsskibe af alle Klasser undtagen Panserskibe (Linieskibe). For Undervandsbaade er kun Overfladesejlads tilladt.

b) Ruten *Tallinn—Helsingfors*, der gaar gennem nedennævnte Punkter 6—11 er kun aaben for afmagnetiserede Skibe.

Ankring er *forbudt* i *Tallinn Bugt* imellem *Naissaar* og *Surop Odde*.

Rutens Bredde:

Punkt 1—2: 2,5—3,0 Sm. I Nærheden af *Glotova Grund* er Bredden 2,5 Sm, 1,0 Sm S. for og 1,5 Sm N. for Rutens Afmærkning.

— 2—3: 3,0 Sm.

— 3—4: 0,5—3,0 Sm. Fra Punkt 3 til Meridianen 24° 20' E.: 3,0 Sm, herfra til Punkt 4: 0,5 S.

— 4—5: 0,4 Sm, 0,25 Sm S. for og 0,15 Sm N. for Rutens Afmærkning.

— 5—11: 1 Sm.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Ann.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	59° 10',1	21° 56',8	Lystd. Andvningst.	r.	48	Hvidt Et-Blk.	
2	59° 17',2	22° 31',7	Lys- og Fltd.	r.	44	Hvidt Et-Blk.	
	2 Mellempunkter:						
	59° 25',0	23° 30',9	Lystd.	r.	38	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	
	59° 27',5	23° 50',5	Lystd.	r.	36	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	
3	59° 30',0	24° 10',0	Lystd.	r.	34	Hvidt Et-Blk. hv. 3 s.	
4	59° 30',0	24° 32',6	Ikke afm.				Skæringspunkt mellem <i>Viimsi</i> og <i>Suurupi</i> Fyr-linier.
5	59° 30',7	24° 44',6	Ikke afm.				Skæringspunkt mellem <i>Tallinn</i> og <i>Viimsi</i> Fyr-linier. Tilslutningspunkt til Ruten <i>Tallinn—Helsingfors</i> .

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
	Herfra til <i>Tallinn</i> (i Fyrlinien) eller videre til:						
6	59° 32',7	24° 43',5	Ikke afm.				
7	59° 34',5	24° 43',2	Lystd.	r.		Grønt Et-Blk. hv. 9 ^s .	Der skal holdes c. 50 m E. om denne Lystd.
8	59° 36',2	24° 42',2	Stage m. Kryds og 2 Balloner.				
	Herfra c. 370 m N. om <i>Aegna</i> Lystønde (Rødt Et-Blk. hv. 5 ^s) til:						
9	59° 36',9	24° 44',0	Stage m. Kryds og 2 Balloner.				
	8 Mellempunkter Stager m. Kryds og 1 Ballon.						
10	59° 54',1	24° 54',5	Lystd.	r.	29	Hvidt Et-Blk. hv. 3 ^s .	Tilslutningspunkt for <i>Helsinki—Kronstadt Rute</i> .
11	59° 56',5	24° 56',1	<i>Helsinki</i> Fyrskib.			Hvidt To-Blk. hv. 10 ^s .	
	Herfra til <i>Gråhara</i> Fyr (Lodsstation) paa 60° 06',3 N. 24° 58',8 E. Herfra til <i>Helsingfors</i> .						

Kort Nr. 182 og 183.

(Sjøf. Kursanv. Nr. 25. Helsingfors 1946, N. E. C. R. I. Part V Nr. 46. London 1946 og Russ. E. f. S. Nr. 1453. Leningrad 1946.)

(Rutemeddelelse Nr. 81/1946
udgaar).

Kolberg.

I. Ruten gaar fra Punkt 1 i Rute 52 til Kolberg Havn.

Punkterne angiver Rutens Midterlinie. Højeste tilladte Dybgaende 4,5 m (15 feet).

Rutens Bredde: Punkt 2—Kolberg Havn: 550 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 25',8	15° 24',6	Lystd. m. 1 sort Ballon.	r.- og hv.- tern.	1 C	Hvidt Gp.-Blk. Fire Blk. hv. 19 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 52 og Ruten <i>Swine- münde</i> .
2	54° 25',6	15° 31',9	Lystd.	r.- og hv.- tern.	1	Hvidt Et-Blk. hv. 7 ^s .	
3	54° 22',0	15° 31',8	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	2	Hvidt Et-Blk.	
4	54° 16',9	15° 32',1	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	3	Hvidt E -Blk.	
5	54° 12',5	15° 31',9	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	4 <i>Kolo- brzeg.</i>	Hvidt Et-Blk.	
6	54° 11',9	15° 32',5	Ikke afm. Herfra i Ledefyrlinien til Kolberg Havn.				

Anm. Imellem Punkterne 2 og 3 og

— — 3 og 4 samt

— — 4 og 5

er der paa begge Sider af Ruten og i 280 m Afstand fra dennes Midterlinie udlagt (ialt 6) smaa, røde Tønder med Stage, der afmærker Ruten.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Paa Pladsen 54° 12' 42" N. 15° 31' 36" E. er udlagt en grønmalet Stumptønde med E.-Topbetegnelse, der afmærker et Vrag. Skibe skal gaa E. om Vragtønden.

(Rutemeddelelse Nr. 80/1946
udgaar).

Swinemünde.

I. Ruten gaar fra Punkt 1 i Rute 52 til *Swinemünde* Havn og er afmærket, som nedenfor anført.

Anm. Afmærkningen i Punkterne 9 og 10 A ligger ikke i Midterlinien. Der skal her holdes c. 0,1 Sm S. om Afmærkningen.

Rutens Bredde: Punkt 5—15: 370 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 25',8	15° 24',6	Lystd. m. 1 sort Ballon.	r.- og hv.- tern.	1 C	Hvidt Gp.-Blk., Fire- Blk. hv. 19 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 52 og til <i>Kolberg Ruten</i> .
2	54° 23',6	15° 20',1	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	2	Hvidt Et-Blk. hv. 5 ^s .	
3	54° 20',8	15° 14',6	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	3	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
4	54° 18',0	15° 09',3	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	4	Hvidt Et-Blk. hv. 7 ^s .	
5	54° 16',0	15° 05',2	Lystd. m. 1 Ballon.	gul	5	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 14 ^s .	
6	54° 14',1	14° 59',1	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	6	Hvidt Et-Blk.	
7	54° 12',8	14° 54',7	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	7	Hvidt Et-Blk.	
8	54° 11',2	14° 49',5	Lysspirtd.	r.	8	Hvidt Et-Blk. hv. 8 ^s .	
9	54° 09',5	14° 43',9	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	9	Hvidt Et-Blk.	
10	54° 07',3	14° 37',0	Cylinder- Tønde m. Stage.	r.- og hv.- tern.	10		
10 A	54° 07',8	14° 38',3	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	10 A	Hvidt Et-Blk.	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
11	54° 06',1	14° 33',0	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	11	Hvidt Et-Blk.	
12	54° 04',5	14° 27',7	Lystd.	gul	12	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s .	Lodserne møder her.
13	54° 02',7	14° 22',4	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	13	Hvidt Et-Blk.	
14	54° 01',0	14° 17',5	Lystd. m. Stage og 1 sort Ballon.	r.	14	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 9 ^s .	Tilslutningspunkt for Ruten <i>Swine- münde W.</i>
15	53° 58',0	14° 16',0	<i>Swinemünde</i> Lys-og Fltd.	sort	<i>Swi- ne- mün- de</i>	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 14 ^s .	
Herfra i Ledefyrilinien (170°) og efter normal Afmærkning til <i>Swinemünde</i> Havn.							

Kort Nr. 201 og 188.

(Rutemeddelelse Nr. 107/1946
udgaar).

Swinemünde W.

Ruten gaar fra Ruten *Sassnitz* (Pkt. 4) til Ruten *Swinemünde* (Pkt. 14). Dens Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter 1—6, der er afmærket, som angivet. Ruten er ikke minestrøget. Skibene bør holde sig nær Midterlinien. Ruten maa kun benyttes af Skibe under 1000 ts.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 31',9	13° 46',2	(280 m 160° fra rødmalet Lystønde Nr. 5 med 2 Balloner, der viser hvidt Et-Blink hver 8 ^s). 5 Mellempunkter Spirtdr.	r.- og hv.- tern.	4 e 4 d 4 c 4 b 4 a		Tilslutningspunkt til Ruten <i>Sassnitz</i> .
2	54° 14',2	14° 04',1	Cylinderformet Tønde m. Stage. Spirtd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- tern.	4		
3	54° 11',0	14° 05',3	Lysspirtd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.- tern.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s .	
4	54° 07',7	14° 11',0	Cylinderformet Tønde m. Stage.	r.- og hv.- tern.	2		
5	54° 04',1	14° 14',9	Cylinderformet Tønde m. Stage.	r.- og hv.- tern.	1 a		
6	54° 01',0	14° 17',5	Lystd. m. Stage og 1 sort Ballon.	r.	14	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 9 ^s .	Tilslutningspunkt til Ruten <i>Swinemünde</i> .

Herfra følges Ruten *Swinemünde*. (Se denne).

Kort Nr. 201.

(N. t. M. Naveam Nr. 1320. London 1946.)

(Rutemeddelelse Nr. 105/1946
udgaar).

Sassnitz.

- I. Ruten gaar fra Punkt 1 (i frit Farvand) til *Sassnitz* Havn. Dens Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter 1—8, der er afmærket som angivet.
Ruten er ikke minestrøget. Skibene bør holde sig nær Midterlinien.
Rutens Bredde: Punkt 4—7: 550 m.
Resten: 200 m.
Største tilladte Dybgaaende: 4,4 m (14½ feet).
Der er Lodstvang i Ruten.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 50',9	13° 51',5	Ikke afm.				
2	54° 45',7	13° 33',9	Lys- og Fltd. m. 1 Ballon.	sort	7	Hvidt Et-Blk.	
	1 Mellempunkt		Spirtd.	r.- og hv.- tern.	6 a		
3	54° 39',5	13° 39',3	Spirtd.	r.- og hv.- tern.	6		
	1 Mellempunkt		Spirtd.	r.- og hv.- tern.	5 a		
4	54° 31',9	13° 46',2	(280 m 160° fra rødmalet Lystønde Nr. 5 med 2 Balloner, der viser hvidt Et-Blink hver 8 ^s).				Tilslutningspunkt for Ruten <i>Swine- münde W.</i>
5	54° 31',3	13° 43',6	(280 m 160° fra sortmalet Spidstønde).				
6	54° 30',9	13° 41',6	(280 m 160° fra sortmalet Spidstønde).				
7	54° 30',5	13° 39',8	(280 m 160° fra sortmalet Spidstønde).				
8	54° 30',5	13° 38',8	Ikke afm.				
	Herfra til <i>Sassnitz</i> Havn.						

Kort Nr. 188 og 201.

(N. t. M. Naveam Nr. 1319. London 1946.)

(Rutemeddelelse Nr. 104/1946
udgaar).

Warnemünde.

I. Ruten gaar fra Rute 1 (mellem Punkt 8 og 9) til Warnemünde Havn.

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

Rutens Bredde: Punkt 1—5: c. 150 m.

— 5—7: c. 240 m.

Resten: c. 110 m.

Største tilladte Dybgaende: 3,96 m (13 feet).

Der er Lodstvang i Ruten.

Midterlinien gaar gennem nedennævnte Punkter, der er afmærket som angivet.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 24',7	12° 03',8	Lysspirtd. m. 1 Ballon.	r.-og hv.- tern.	War- ne- mün- de 1	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 1.
	1 Mellempunkt		Spidstd. m. Stage.	r.-og hv.- tern.	1 a		
2	54° 21',7	12° 03',4	Lystd. m. Stage.	r.-og hv.- tern.	2	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s .	
	1 Mellempunkt		Spidstd. m. Stage.	r.-og hv.- tern.	2 a		
3	54° 19',2	12° 03',0	Lystd. m. Stage.	r.-og hv.- tern.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s .	
	1 Mellempunkt		Spidstd. m. Stage.	r.-og hv.- tern.	3 a		
4	54° 17',2	12° 02',7	Lystd.	r.-og hv.- tern.	4	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s .	
	1 Mellempunkt		Spidstd. m. Stage.	r.-og hv.- tern.	4 a		
5	54° 15',2	12° 02',5	Lys- og Fltd. m. 2 Ballo- ner.	r.-og hv.- tern.	5	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	„Drejebøje“.
6	54° 14',0	12° 03',8	Lystd.	r.-og hv.- tern.	6	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s .	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
7	54° 12',9	12° 05',1	Lysspirtd. m. 1 Ballon.	r. og hv.	War- ne- mün- de 7	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	(Midlertidigt sluk- ket).
	Herfra i Ledefyrinien (176°) til Warnemünde Havn.						

III. Ankerplads:

En Ankerplads er oprettet inden for et Omraade, der er afmærket med 4 Tønder paa følgende Maade:

1. Rødmalet Spidstønde *A—W.* med Stage paa 54° 14' 29" N. 12° 02' 48" E.
2. Sortmalet Spidstønde *A—Ost.* paa 54° 14' 44" N. 12° 03' 30" E.
3. Sortmalet Spidstønde *B—Ost.* paa 54° 13' 32" N. 12° 04' 50" E.
4. Rødmalet Spidstønde *B—W.* med Stage paa 54° 13' 18" N. 12° 04' 06" E.

Kort Nr. 186 og 187.

(N. t. M. Naveam Nr. 1310. London 1946 og Russ. E. f. S. Nr. 923. Leningrad 1946.)

(Rutemeddelelse Nr. 101/1946
udgaar).

Wismar.

I. Ruten gaar fra Tilslutningspunktet mellem Ruterne 3 og 6 til *Wismar* Havn, dens Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter 1—6.

Rutens Bredde: Punkt 1—3: 0,27 Sm
— 3—6: 0,25 -

Ruten maa benyttes af afmagnetiserede Skibe med indtil 5 m Dybgaende, dog kun i Døgnets lyse Timer.

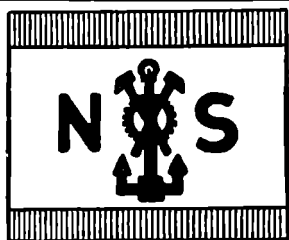
L o d s t v a n g. Lods fra *Timmendorf* Fyr skal for indgaaende tages om Bord ved *Wismar* 2 Lys- og Klokketønde (paa c. 54° 04',5 N. 11° 26',6 E.).

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 11',3	11° 23',5	Lystd. m. 2 Balloner.	r.- og hv.- tern.	4	Rødt Lys med Tre- Fmk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt til Ruterne 3 og 6.
2	54° 04',5	11° 26',6	Lys-og Kltd. m. 1 Ballon.	r.	<i>Wis- mar</i> 2	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 12 ^s .	
3	54° 01',3	11° 23',7	Ved Sejløbets Sider er mellem Punkterne 2 og 3 udlagt 2 Par Bøjer. 0,15 Sm E. for Punkt 3 er udlagt: Spidstd. m. sort 3 a Ballon.				
4	54° 01',1	11° 19',9	Mellem Punkterne 3 og 4 er udlagt: Ved Sejløbets N.-Side: 1 r. Stage. — — S.-Side: 1 Spidstd. m. Tværtræ. 0,15 Sm N. for Punkt 4 er udlagt: Spidstd. m. r. Ballon. ♯ SE. for Punkt 4 er udlagt: Spidstd. sort 4				
5	53° 58',9	11° 19',9	Mellem Punkterne 4 og 5 er udlagt: Ved Sejløbets W.-Side: 1 r. Stage. — — E.-Side: 1 sort Spidstd., mrk. 5 a. 0,15 Sm S. for Punkt 5 er udlagt: Spidstd. m. r. Ballon.				
6	53° 57',1	11° 24',4	Mellem Punkterne 5 og 6 er udlagt: Ved Sejløbets S.-Side: Røde Stager. — — N.-Side: 1 Spidstd. Sejladsen fra Punkt 6 gennem <i>Wismar Kanal</i> foregaar efter Lodsens Anvis- ninger. Kanalens Bredde er 30 m.				

Anm. *Hohen-Wieschendorf* Fyrlinie kan ikke benyttes til Vejledning om Dagen.
Kort Nr. 186. (Russ. E. f. S. Nr. 756. Leningrad 1946.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

SCHERMULY

PISTOLRAKETTER FOR
LINEKASTNING

bruges i 90 % af alle britiske Skibe.
Sikreste Forbindelsesmiddel med nødstedt
Fartøj eller med Land.
Hurtigste Redningsmiddel for Mand overbord.
Rækkevidde indtil 1000'

FALDSKÆRMSNØDSIGNAL

for Tilkaldelse af Undsætning.
Bør findes i alle Redningsbåde.
Automatisk Affyring af Raket og Tænding i
1000' Højde af faldskærmbaaret Blus med
150,000 Lys Styrke og $\frac{3}{4}$ Min. Brændetid.
Synligt indtil 50 Sømil's Afstand

Eneforhandler i Danmark

**SCANDINAVIAN
STEEL & SHIPPING AGENCY**
Å. LØNBERG-HOLM

Toldbodvej 40, København K.
Telf. C. 14.150 . Telf. Scandship

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT
REFSHALEØEN

MASKINFABRIK
STRANDGÅDE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGIHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

B&W

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANRY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandværkskedler.
2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiverforeningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 — Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Brin

**INTERNATIONAL
Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING — KLARERING — SPEDITION — ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR 180—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

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

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

RIGSTELEFON NR. 7
TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ TELEFON NR. 108, 408 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

RANDERS

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 7

FREDAG 14. FEBRUAR 1947

54. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

ISEN

Isen binder nu efter adskillige Ugers vedholdende og konstant Frost alle de danske Farvande indenfor Skagen med meget alvorlige Hindringer for Skibsfarten som Resultat. Al Smaaskibsfart Havnene imellem er forlængst blevet indstillet, og ogsaa i Hovedruterne er Isvanskelighederne nu meget store selv med Isbryderassistance. Isvanskeligheder er jo ikke ukendte i de danske Farvande, men i Aar maa Vanskelighederne for Skibsfarten utvivlsomt siges at være ikke saa lidt større end tidligere, maaske ikke saa meget paa Grund af selve Isen, men fordi denne lige- som udsletter Tvangsruterne med stærkt forøget Minefare som Følge. Ikke alene er den saa nødvendige Afmærkning af disse Tvangsruter forsvundet, men Isen kan yderligere tvinge Skibene ud af de relativt smalle Tvangsruter og ind paa ikke strøget Omraade.

Fra Myndighedernes Side gøres der naturligvis alt for at holde den for Landet saa nødvendige Skibsfart i Gang saa længe som muligt. Alle disponible Isbrydere er blevet sat ind i Kampen mod Isen, og glædeligt er det her at se et praktisk Udslag af den nordiske Samhørighedsfølelse, saadan som denne manifesterer sig i det dansk-svenske Isbrydersamarbejde i Øresund m. m.

D.F.D.S. har, saalænge det overhovedet var forsvarligt og muligt, gennemført Ruterne til Aalborg og Aarhus for derigennem at afhjælpe de store Rejsevanskeligheder, som Vinteren giver, men forleden Dag maatte ogsaa disse Ruter indstilles, først og fremmest af sikkerhedsmæssige Hensyn. Statsbanerne har ligeledes indtil videre maattet indstille Kalundborg—Aarhus-Overfarten, og tilbage er kun Store Bælt, hvor *Holger Danske* kæmper en bitter Strid med Ismasserne under sine Forsøg paa at opretholde den nødtørftigste Forbindelse mellem Landsdelene.

Ogsaa østpaa er Forholdene meget alvorlige, og Forbindelsen med Bornholm maa opretholdes over Ystad, idet 66-Baadene ikke kan forcere Isen ved Opgangen til Sundet.

SØFARTSKONFERENCEN I LONDON

Dansk Dampskibsrederiforenings Delegation til Shipping-Conferencen i London bestaar af fem Medlemmer, nemlig Formanden, Skibsreder *Christian Harhoff*, samt Direktør *Hakon Christiansen*, Skibsrederne *Hahn Petersen* og *T. C. Christensen* og Foreningens administrerende Direktør, cand. juris. *Eilert Mægaard*.

De officielle Konferencedage er Tirsdag, Onsdag og Torsdag, men det er ikke sandsynligt, at de danske Delegerede alle vil kunne ventes hjem umiddelbart derefter. Deres Hjemkomst ventes i Begyndelsen af næste Uge.

SØFOLKS VELFÆRD I HAVN

Som tidligere meddelt gennem Ritzaus Bureau har Handelsministeriet nedsat et Udvalg angaaende Søfolks Velfærd i Havn. Dette Spørgsmaal har allerede gennem en Aarrække været gjort til Genstand for international Behandling, og paa den i Genève i 1936 afholdte internationale Søfartskonference blev der slaet til Lyd for, at Arbejdet paa det her om-

handlede Omraade, der hidtil i væsentlig Grad var blevet varetaget paa privat Initiativ, burde udvides og fremmes gennem Statsmagten ved en Centralisering i hvert enkelt Land af de Kræfter, der hidtil mere spredt havde arbejdet med disse Spørgsmaal. Der blev iøvrigt paa Konferencen vedtaget en Rekommandation, der henstillede til de deltagende Stater at overveje en Række nærmere angivne Forholdsregler til Fremme af egne og fremmede Søfolks Velfærd i Havn, omfattende mange forskellige Forhold lige fra Sikring mod Faren for at falde i Vandet i uafspærrede Havne-omraader til Etablering af Sportskampe og Museumsbesøg for Søfolk.

Da Krigen kom, blev det internationale Samarbejde naturligvis afbrudt, men medens man ved Gennemførelsen af Rekommandationen i Genève først og fremmest havde tænkt sig, at hvert enkelt Land skulde iværksætte de anbefalede Foranstaltninger i Hjemlandets Havne, fik det Spørgsmaal, hvorledes man skulde hjælpe Søfolkene i fremmede Havne, en særlig Betydning under de specielle Forhold, hvorunder Handelskibsfarten maatte arbejde i Krigsaarene.

Flere af de søfarende allierede Nationer, saaledes England, U.S.A., Canada, Holland og Norge, oprettede i en Række af de større Havne Verden over særlige Sømændshoteller og Sømændsklubber og i mindre Havne Læseværelser for Søfolk. Endvidere blev der arrangeret Fodboldkampe, Skistævner og lign., ligesom der f. Eks. ogsaa blev oprettet Korrespondanceskoler for de Søfarende.

I Norge har man efter Krigen vedtaget en Lov om Oprettelse af et Velfærdsfond og et Velfærdsraad for Søfolk, som skal tage sig af alle disse mange Opgaver, der forestaar. I Overensstemmelse med Erfaringerne fra Krigsaarene tager de norske Forholdsregler særlig Sigte paa Forholdene i udenlandske Havne. Ogsaa i Sverige er der nedsat et Udvalg til Behandling af disse Spørgsmaal, og man kan utvivlsomt regne med, at der vil blive etableret et snævert Samarbejde mellem de tre skandinaviske Lande navnlig med Hensyn til Spørgsmaalet om Velfærdsforanstaltninger i udenlandske Havne.

Det kan tilføjes, at det af Ministeriet nedsatte Udvalg, der tæller Repræsentanter for Staten, Rederne og de Søfarendes Organisationer samt for private Velfærdsinstitutioner, allerede har afholdt sit første Møde.

KRAV OM OPHÆVELSE AF FRAGTNÆVNET

Under Folketingets første Behandling om Forlængelse af Loven om Fragnævnet rejste den konservative Ordfører *Boeck-Hansen* Spørgsmaalet om Ophævelsen af denne Restriktion overfor Skibsfarts-erhvervet.

Boeck-Hansen (KF) udtalte, at hans Parti ikke er Tilhænger af Bevarelse af de under Krigen gennemførte Statsindgreb, men principielt ønsker, at enhver Borger skal have Lov at handle frit. Det er Lysten, der driver Værket, og der siver ingen Virkelyst ud fra Statskontorerne. Taleren troede, Ministeren var enig med ham heri, og han beklagede den ulykkelige Kærlighed til Frihed i Erhvervslivet. Nu burde Ministeren vise denne ved at ophæve Fragnævnet, det vilde alle

Erhverv græde med tørre Taarer over. Taleren erkendte, at det vilde medføre, at danske Skibe søgte ud paa de store Have. Det kunde medføre, at der bliver for faa Skibe til vort hjemlige Behov, men det vil ogsaa trække Valuta til Landet. Og Hovedsagen er, at de bedst egnede Skibe bliver benyttet i alle Farter, og det lader sig vanskeligt overholde i Øjeblikket paa Grund af den danske Handelsflaades Tab under Krigen. Alligevel bør man ophæve Fragtnævnet; Taleren var ikke sikker paa, at det ikke vilde gavne.

Den radikale Ordfører, *Aage Fogh*, udtalte, at hvis det i Udvalget viser sig, at Boeck-Hansens Indvendinger er begrundede, og det vil være bedst at afvikle Fragtnævnet, vilde hans Parti være mindst lige saa interesserede i denne Løsning.

Handelsminister *Villemoes* var ogsaa Tilhænger af Frihed i Erhvervslivet. Men da vor Handelsflaade er gaaet ned med 40 pCt., hvilket vore Redere meget energisk er i Gang med at bøde paa til Gavn for vort Land, fandt han, at det fremdeles er nødvendigt at bevare Muligheden for at stille Tonnage til Raadighed for Hjemførelse af Varer til Landet — selv om man ikke kan faa netop den bedst egnede Tonnage. Med vor decimerede Flaade og Vanskelighederne med at faa de allokerede Varer taget hjem, er det nødvendigt at bevare Fragtnævnet foreløbig. Det har efter min Mening heller ikke været særlig nærgaaende overfor Erhvervet.

Dermed sendtes Forslaget til Udvalgsbehandling.

GENERALFORSAMLING I MASKINMESTRENES FORENING

Maskinmestrenes Forening afholdt forleden Dag sin 75ende ordinære Generalforsamling i Odd-Fellow Palæet.

Under sin Beretning oplyste Formanden, Maskinmester *K. A. Rasmussen*, at Maskinmestrenes Forening den 1. Januar 1947 bestod af ialt 4287 Medlemmer, hvoraf 4073 var aktive Medlemmer, 248 særskilte Medlemmer og 6 Junior Medlemmer.

Aaret 1946 havde været et godt Beskæftigelsesaar, idet der praktisk taget ikke havde været nogen Arbejdsløshed. Foreningens Engageringskontor havde i et stort Antal Tilfælde ikke været i Stand til at anvise Maskinofficerer til Skibsfarten.

Efter at have omtalt Ferieloven, Udligningsloven, Loven om Krigsulykkesforsikring og Pensionerne fra England til Enker efter Søfolk, som er omkommet i Skibe under engelsk Flag under Krigen, kom Formanden ind paa en kort Omtale af Overenskomstforhandlingerne i Fjor og om det Resultat, der var opnaaet. Det Forslag til ny Overenskomst, der blev forelagt Medlemmerne paa den ekstraordinære Generalforsamling den 7. April, indeholdt efter Bestyrelsens Opfattelse saadanne Forbedringer, at Forslaget burde vedtages, hvilket ogsaa skete, men med en meget kneben Majoritet. Efter den Tid havde Løn- og Tjenesteforholdene til Søs for Maskinofficererne været udsat for yderligere Kritik og Krav om, at der ved de kommende Forhandlinger skulde gennemføres betydelige Forbedringer.

Bestyrelsen havde i den Anledning nedsat et Udvalg, som havde faaet til Opgave at udarbejde Forslag til ny Overenskomst, og dette Udvalg vilde i den nærmeste Fremtid afgive sin Betænkning til Bestyrelsen.

Formanden fandt dog Anledning til allerede paa nuværende Tidspunkt at give Medlemmerne nogle Oplysninger om, hvad Forslaget vilde komme til at indeholde. Man vilde gentage Kravet om en Ændring af Stillingsbetegnelsen i Overensstemmelse med, hvad der er gennemført baade i Sverige, Finland og til dels i Norge. Man vilde kræve en Regulering af Lønningerne og en Forbedring af visse Tillæg. Hvad angaar Arbejdstid, der jo var et meget stort Spørgsmaal, vilde

Udvalget stille Forslag om, at Arbejdstiden til Søs og ved Land i intet Tilfælde maatte overstige 8 Timer, endvidere at der skulde indføres en ugentlig Fridag, der skulde gives ved Land, og Erstatning for Tjeneste paa Søn- og Helligdage, naar Skibet er i Søen. Der vilde blive stillet Forslag om en betydelig Udvidelse af Ferien for alle Maskinchefer, der ikke kommer ind under Bestemmelserne om Arbejdstid og Frihed, samt Krav om, at Ferien for alle skulde være mindst 3 Uger aarlig. Endelig vilde man stille Forslag om en forbedret Pensionsordning forsaavidt vedrører Pensionsforsikringsanstalten.

Formanden var ikke i Stand til paa nuværende Tidspunkt at udtale sig om, hvordan Rederne vilde stille sig til disse Ønsker.

HØJERE OLIEPRISER?

Som omtalt i Dagspressen overvejer Handelsministeriet en meget stærk Forhøjelse af Prisen paa Brændselolie.

Disse Overvejelser er omgaaende blevet mødt med Protest fra Fiskeriet og Skibsfarten, idet det paapeges, at en Prisstigning vil medføre en Forhøjelse af Fragtraterne og true Fiskeriets Økonomi.

Forretningsfører *Peter Grube*, Dansk Sejlskibsredereforening for mindre Skibe, udtaler saaledes, at efter Kapitulationen er Olieprisen i to Tempi faldet meget stærkt, og det har medført, at Fragtraterne kunde sættes ned. Vil der nu ske en Prisstigning, maa det naturligvis medføre en Stigning i Fragtraterne. Dertil kommer, at man vil finde det ganske urimeligt, om der saaledes indføres en »Skat« paa en saa nødvendig Vare som Brændselolie. Skal Kulprisen holdes nede, maa det ske paa anden Maade.

DAMPSKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM AF 1866 — 10 PCT.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har besluttet til den kommende Generalforsamling at indstille, at der for Aaret 1946 udbetales Selskabets Aktionærer 10 pCt. i Udbytte.

For 1945 var Udbyttet 5 pCt., hvortil kom yderligere 5 pCt., efter at forskellige Lejebeløb for de Skibe, der havde været udenfor Selskabets Kontrol, var indgaaet.

ODENSE HAVN

Odense Havn har udsendt Beretning for 1945—46. Det fremgaar heraf, at der til Odense Havn i Tiden fra 1. April 1945 til 31. Marts 1946 er indkommet 1101 Skibe paa tilsammen 199.412 Netto Reg. Tons. Aaret forud androg Tonnagen af indkomne Skibe 158.848 Tons. Det sidste Aar før Krigen 1938—39 indkom godt 500.000 Tons. Skibs- og Vareafgiften har i det nævnte Aar været henholdsvis 130.849 Kr. og 487.142 Kr. eller ialt 617.991 Kr. Aaret forud var det tilsvarende Beløb 612.239 Kr. Varcomsætningen, der før Krigen var oppe paa 800.000 Tons, dalede i 1945—46 til 288.745 Tons. Dermed regner man, at Bunden i Bølgedalen er naaet, idet Trafiken i indeværende Aar tegner til at naa op paa ca. 500.000 Tons. Havnen har i Krigsaarene øget sin Bolværkslængde fra 2300 til 2900 Meter, og dens tekniske Anlæg er ligesom Lejernes gaaet uskadt ud af Krigstiden.

SEATTLE-KONFERENCEN

Søfartsministeriet har udsendt en Beretning om Søfarts-Konferencen i Seattle sidste Sommer, hvor man foretog den endelige Behandling af de Emner, som drøftedes paa den tekniske forberedende Søfarts-Konference i København i Efteraaret 1945. Som Bilag til Beretningen aftrykkes 9 Konventioner, 4 Rekommandationer og 8 Resolutioner, som blev vedtaget i Seattle. Den vigtigste af Konventionerne, den om Hyre, Arbejdstid og Bemanning, træder i Kraft et

Ugens Fragtberetning.

Fragtmarkederne er stadig uden større Ændringer. De oversøiske Markeder er præget af stærk Efterspørgsel efter Tonnage, og der gøres en Masse Forretninger. For den kontrollerede Tonnage er der jo Loft over Raterne, men ogsaa for den frie Tonnage, og det er hovedsagelig amerikanske Skibe, synes Rate-niveauet at være ret stabilt.

De transatlantiske Markeder domineres stadig af Kulexporten fra U.S.A. til Europa. Fra Northern Range til Belgien og Holland noteres \$12:- med 2500 Ts. Losning for Febr. og tidlig Marts, for senere Marts Positioner ligger Raterne lidt lavere. Til Danmark er sluttet til \$13.50 for Febr. og \$13:- for Marts. Til Nordfrankrig er betalt \$12.65 for Marts Lastning. Til Middelhavet er Raterne noget mere uensartede. For svejtsisk Regning er betalt Hampton Roads/Savona \$13.50 for Febr. og \$13.20 for Marts Lastning, hvorimod Italienerne har faaet Skibsrum lidt billigere. Iøvrigt er saavel Hollænderne, Belgierne som Fransk-mændene ude efter Tonnage for consecutive Rejser over 6/9 Maaneder, og for saadan Forretning, til f. Eks. Rotterdam, kan der faas en Gennemsnitsrate af omkring \$11:-. Af anden transatlantisk Forretning fra Northern Range har der, bortset fra de sædvanlige Kornforretninger for engelsk Regning, kun været lidt fremme. Fra Cuba/San Domingo er sluttet yderligere Tonnage for Sukker til \$18:- Cuba og \$16.75 San Domingo for Liberty Tonnage. Engelsk Tonnage har faaet Ministry Rater. Fra Golfen er UNRRA. aaben for Tonnage til Italien/Jugoslavien og Grækenland. For 8500 Ts. Liberty noteres Lumpsum \$147.000 til Vestitalien og \$160.000 til Piræus/Patras. Golfen/Lissabon er sluttet til \$16 for tungt Korn.

Fra River Plate er Aktiviteten stadig kun af ringe Omfang. En lille Baad er sluttet til UK/Cont. A/H. range til mellem 77/- og 80/-, og en stor Baad har faaet \$17.50 fra n.a. San Lorenzo til Cork eller Dublin.

Fra Vestkysten af Sydamerika søges stadig Tonnage for Sukker fra Peru til Dublin til omkring \$22:-, for Salpeter fra Chile til UK. til omkring 100/-, og til Alexandria til 106/6d. Endvidere noteres forskellige Ladninger Malm fra Chile/Peru til saavel New York

som til San Francisco til Rater omkring \$12:- paa gross terms.

Fra Nordpacific er sluttet Liberty Baad til Vestitalien til \$23.75, og til Indien til \$26:-, begge for tungt Korn. Til U.K. noteres adskillige Kornlaster til de gamle WSA. Rater.

Østens Markeder er uforandrede. En enkelt 9000 Tonner er sluttet for Stykgods fra Philipinerne til Triest eller Rotterdam til henholdsvis 35 og 37 Cts. per balefoot, fio. Kul Calcutta/Singapore er sluttet til 48/-. Fra Australien er sluttet til 110/- pr. 60 Chft. bale fio. til UK/Cont., og samme Rate er betalt fra New Zealand.

Kul fra Lourenco Marques til Buenos Aires har betalt 57/-, og for Malm Durban/Baltimore er der sluttet Tonnage til \$8.50. Saltraterne fra Rødehavet og Port Said/Alexandria til Calcutta og Japan er uændrede.

Middelhavsmarkederne har maaske været en Smule roligere. Fosfat fra Sfax til Ghent er sluttet til 39/-, og samme Slags Last fra Casablanca til Ghent har faaet dansk Tonnage til 31/-. Fra Santander til Bristol Kanalen er sluttet dansk Tonnage til 27/- for Jernmalm. Fra Casablanca til Sydafrika er sluttet yderligere Tonnage for Fosfat til 36/-, og til Australien til 65/-.

I vore nære Farvande er Forholdene naturligvis stærkt prægede af den haarde Vinter, og det er kun meget faa Befragtninger, der gøres. Udgaende fra Continentet er der sluttet adskillige Baade for Kul, bl. a. Antwerpen/Vestitalien 19/6d., og samme Rate fra Rotterdam til Vestitalien. Fra Antwerpen noteres en lang Række Cementordrer til saavel Afrika som til Vestindien og USNH.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgslen fortsat meget betydelig, og der gøres et stort Antal Forretninger. En ældre 8000 Tons Damper sluttedes for 6 Maaneder til 21/6d., men iøvrigt er Hovedparten gjort for engelske Linieredierers Regning for enkelte Ture, enten ud eller hjem. Der har ikke været større Bevægelse i Raterne, der stadig ligger omkring 17/6d. à 18/-, Levering UK., Tilbagelevering Sydafrika, Middelhavet eller det nære Østen.

halvt Aar efter, at den er ratificeret af 9 af de paa Konferencen repræsenterede Stater, forudsat at mindst fem af dem disponerer over Handelsflaader paa mindst 1 Mill. Brutto-Registertons hver, og at de ratificerende Lande tilsammen disponerer over mindst 15 Mill. Brutto-Registertons.

ENGELSK KRITIK AF DEN FORTSATTE FRAGTKONTROL

IAnledning af Redermødet i London skriver Financial Times, at det skal drøfte et udvidet internationalt Samarbejde, men britiske Skibe er endnu ikke blevet frigivet, selv om Rekvisitionstiden hørte op i Fjor, og Kontrollen ligger stadig i Hænderne paa Transportministeriet. UMA blev afløst af en Kontrol fra dette Ministerium, som skal give Licenser og som iøvrigt bestemmer, hvilke Fragter der maa sejles til.

Bladet skriver videre, at man havde haabet, at man lidt efter lidt vilde gaa over til et frit Marked med fri Befragtning, men man er blevet skuffet, skønt der ellers er en Række Omraader, hvor der nu hersker fuld Frihed. Man vil fortsætte med Statskontrol, fordi der fremdeles hersker Tonnagemangel. Store Statsindkøb medfører en Centralisering af Befragtningen. Rederne mener imidlertid, at man gaar længere end nødvendigt, og at Ministeriets Kontrol ikke er elastisk nok. Man nægter stadigvæk Licenser for Tonnage, der allerede er sluttet, og sender i Stedet for Skibene i

Fart, hvortil de ikke egner sig. Man giver derved Konkurrenterne en Chance til at starte tidligt i den kommende Konkurrence, og Bladet mener, at det er meget foruroligende set fra et britisk Synspunkt, saa beslutsomt U.S.A. og Norge og andre Lande har grebet Sagen an.

DEN INTERNATIONALE MESSE I POZNAN

ITiden fra 26./4. til 4./5. 1947 afholdes i Poznan (Polen) den første internationale Messe efter Krigen. Denne Messe har sine Traditioner, idet den siden Aaret 1921 blev afholdt hvert Aar indtil 1939, d. v. s. indtil Krigens Udbrud, hvorved den indtog en ledende Stilling blandt de europæiske Messer. Messen blev altid rigeligt kompletteret med udenlandske Eksponanter. Det gennemsnitlige Antal paa 300.000 Besøgende samt den ca. 20 Millioner Dollars opnaaede Omsætning i Løbet af de 8 Dage, Messen aarlig var tilgængelig, illustrerer Messens Succes.

Til Trods for de store Ødelæggelser, som Messens Lokaler havde lidt under Krigen, blev Messen allerede det første Aar efter Krigen, nemlig i Tiden fra 21. til 30. September 1946 genaabnet som en Landsmesse. Nu er næsten alle Lokaler genopbygget, og Messens Administration disponerer over imponerende Haller med et mægtigt Areal.

En af de største og smukkeste Haller er blevet reserveret for de udenlandske Udstillere. Desforuden er

der sikret saavel Udstillerne som Gæsterne bekvem Indkvartering i det store Messens Administration tilhørende Hotel.

De Messens Administration tilhørende egne Sidespor letter Tilførslen af Ekspонатerne.

Poznan besidder en bekvem Luftforbindelse med Berlin, Warszawa, Stockholm, Paris og Prag saavel som Jernbaneforbindelse med Paris-Warszawa-Moskva-Gdynia-Prag.

Der forudses specielle Jernbanebegunstigelser og Visum-Lettelser for de Tilrejsende.

De interesserede Udstillere og Gæster anmodes om snarest muligt at anmelde deres Deltagelse umiddelbart til

City Administration International Fair of Poznan i Poznan, Foch Street 14, og at sætte sig i Forbindelse med Handelsraadet ved det Polske Gesandtskabskontor i København, Dr. Tværgade 30, for at erholde nærmere Oplysninger og Anmeldelses-Formularer.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nyt Skibsværft i Sønderborg

Sønderborg Byraad har i et lukket Møde besluttet at gaa positivt ind for Planerne om Oprettelse af et Skibsværft i Sønderborg, idet man vil investere 100.000 Kr. i Veje og Anlæg paa Værftets Areal. Udover dette vil Byen laane Værftet 50.000 Kr. paa gunstige Vilkaar, men i Henhold til Kommunalloven kan Kommunen ikke foretage Aktietegning. Skibsværftsudvalgets juridiske Konsulent, Landsretssagfører *Kjølbye*, Sønderborg, oplyser, at der vil blive afholdt stiftende Generalforsamling i det nye Aktieselskab i Løbet af kort Tid.

Nye Pakhuse paa Toldboden

Grosserersocietetet har udarbejdet Plan til en Forbedring af Pakhusforholdene paa Københavns Toldbod, bl. a. ved Udskiftning af to af Toldbodens mere end hundredaarige Pakhuse med nye og moderne og ved Erhvervelse af nogle ældre Ejendomme til fortsat Forbedring af Toldbodens Funktionsduelighed. Første Elape af Planen vil koste 3,8 Mill. Kr., som Ministeriet nu forhandler med Folketingets Finansudvalg om at faa stillet til Raadighed.

Brand ombord i »Laura Mærsk«

Den 6. Febr. udbrod der Ild i Lasten i det danske Motorskib *Laura Mærsk*, der lastet med Kopra laa i Marsaille Havn. Efter flere Timers Anstrengelser blev Havnebrandvæsenet Herre over Ilden. Skadens Størrelse kendes endnu ikke.

Ændringer i Aktieselskabsregisteret

Det forenede Dampskibs Selskab, Aktieselskab af København. Prokurist *N. Sørensen* er afgaaet ved Døden.

Ændringer i Skibsregisteret

Dampskibsselskabet *Helland A/S*, København, er Ejer af s.s. *Arnaa* af København (OXFN), Brutto- og Netto-Tonnagen ifølge Interims-Nationalitets-Certifikat henholdsvis 1475 og 794 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for m.s. *Helvig* af København (OZQH) er nu henholdsvis 2334 og 1279 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *Skaane* af København (OULD) er nu henholdsvis 1289 og 714 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *E. M. Dalgas* af København (OYIE) er nu henholdsvis 2878 og 1680 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *Tyr* af Esbjerg (OUMW) er nu henholdsvis 755 og 455 Tons.

Mystik om to svenske Skibe

To svenske Baade, *Manfried* af Verkebeck og *Lecko* af Lidköping, menes at ligge fast i Isen udenfor Warnemiünde. Man har ikke nogen Underretning om Skibene, siden de forlod Sverige i Slutningen af Januar, med Undtagelse af en kort Meddelelse via Moskva om, at Skibene har forladt Rostock den 3. Februar. Skibene har ialt 29 Mennesker ombord. Ingen af Baadene har Radiotelefon, og ingen af dem kan vente at faa svensk Isbryderhjælp. Den

svenske Radio har derfor rettet en Henstilling fra Rederne til Kaplajnerne om at søge at faa russisk Isbryderhjælp.

Minesprængt

Der er nu ingen Tvivl om, at den svenske Dampner *Sten Sture*, der forsvandt for nogen Tid siden, og fra hvilken man nylig har fundet Vragstumper, er blevet minesprængt. Ved Christiansø fundes saaledes Stumper, der bar tydelige Spor af Eksplosionen. Fiskere skal i Farvandet omkring Christiansø, efter hvad der forlyder, have opdaget en flydende Genstand, som menes at være et Lig. Det har paa Grund af Vejret ikke været muligt at komme i Nærheden af Stedet, og en Eftersøgning foretaget af Marinen har intet Resultat givet.

Fra svenske Værfter

Eriksberg Varv kunde forleden Dag aflevere m.s. *Corvus* til Skibets nye Ejer, Det Bergenske Dampskibsselskab. Af de fem Skibe, som svenske Værfter hidtil efter Krigens Afslutning har leveret til Norge, har Eriksberg bygget de fire.

M.s. *Corvus* er ligesom det tidligere afleverede Søsterskib *Vela* bygget til Det Norske Veritas højeste Klasse med Isforstærkning. Det har to gennemgaaende Dæk og fire Lastrum, af hvilke Nr. 3 og Dele af Mellemdækket ved Maskinkappen er isolerede til Transport af Fisk. Et Freonkøleanlæg er arrangeret i Maskinrummet.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 245', Bredder 40', Dybde til Shelterdæk 24' 3". Lasteevnen er 1975 Tons paa et Dybgaende af 16' 8". Den kontraherede Fart er 12 Knob.

Hovedmaskineriet bestaar af en 2-Takts enkeltvirkende direkte omstyrbar solid injection Dieselmotor paa 1450 IHK.

Boganmeldelse

Flemming Agerup og B. Rosenkilde Nielsen: *Alt om alle Lande* (Chr. Erichsen).

Alt om alle Lande er Titlen paa en nyttig og paa sit Omraade ganske enestaende Bog herhjemme, der lige er udkommet paa Chr. Erichsens Forlag.

Den bringer geografiske og praktiske Oplysninger om Levevilkaar, Rejseforhold samt Handels- og Erhvervsmuligheder i den Verden, der nu staar aaben.

Særlig er de oversøiske Lande behandlet, og Bogen bringer her et righoldigt statistisk Materiale og mange nyttige Adresser. Bogen er uundværlig for enhver, der vil handle eller ønsker at rejse ud for at finde nye Virkefelter i fremmede Lande.

Prisen er indbundet Kr. 18,50.

FRA SØRETTERNE

s.s. J. C. Jacobsen

D. 11. Febr. afholdtes Søforhør i Anledning af D.F.D.S.s Dampner *J. C. Jacobsen's* Forlis den 4. ds., hvorved Kaptajn *Vestholt* og 1. Mester *Valentin* omkom.

Søforhøret, der lededes af Retspræsident *Hvidt* og overværedes af en Række Paarørende til Skibets Besætning, kastede ikke nyt Lys over Aarsagen til den Lækage, der førte til Forliset.

Ved Forhøret fremlagdes Førstestyrmand *Carl Evald Bredahl's* Rapport om Ulykken, og Styrmanden gav forskellige supplerende Oplysninger.

S.s. *J. C. Jacobsen* gik fra Antwerpen med Jern og Stykgods Søndag den 2. Februar Kl. 8,30. Om Mandagen Kl. 20 passeredes Pitt Fyrskib i Nordsøen midtvejs mellem Esbjerg og Harwich, og da det var haardt Vejr, Vindstyrke 10, blev der slaact halv Kraft frem for at gaa op mod Søen, der ustandselig vaskede ind over For- og Agterdæk.

Senere opstod Havari paa Broen, og man maatte derfor benytte Nodrattet agter. Skibet sprang imidlertid løk i den svære Sø og fik Bagbords Slugside, hvorpaa man begyndte at udsende Nodsignaler. Da en anden af Rederiets Dampere, *A. P. Bernstorff*, befandt sig i Nærheden, ilede den straks til Assistance. Besætningen gik i Redningsbaaden, men under Forsøget paa med denne at lægge til ved *A. P. Bernstorff* var Baaden køntret. Besætningen, der var meget udmattet, havde det største Besvær med at komme om Bord, og Kaptajnen og 1. Mester, der

Skibsbesigtigelser

Besigtigelsesmand i 9 Aar for Den Norske Sjøkontroll i Storbritannien paatager sig privat Besigtigelse af Skibe, Bundbesigtigelser, Havarier, Skader, Reparationer samt for Køb og Salg.

H. Schieldsøe

3, Princes Gate E.,

Liverpool 8

Telefon: L-rk Lane 3497

VINKE & CO

Shipowners-Shipbrokers

Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkaco

ROTTERDAM

Telephone:
21100 (10 lines)

Amsterdam — Zanddam — Antwerp

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

TEL. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



TUBORG Pilsner



IVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN K.

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

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

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW.

LEITH.

GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 13. Februar 1947.

Nr. 7.

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

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes. 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.** I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Danmark.

433. Oversigt over Mangler ved den for Tiden normale Fyrbelysning og Afmærkning i danske Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 6/408 1947.

Tidspunkt. 10. Februar 1947.

Position. Se nedenfor. Hvor Positionen ikke er direkte angivet, henviser det i Parentes vedføjede Tal til Fyrets eller Sømærkets Nummer i Fyrfortegnelsen 1942.

Angaaende Positioner for Ruteafmærkningen, herunder Fyrskibene, henvises til Rute-meddelelserne.

Detaller. Følgende Oversigt giver Oplysning om Fyrenes og Afmærkningens Tilstand den 10. Februar 1947.

Angaaende de seneste Ændringer i Fyrbelysningen og Afmærkningen henvises man til at søge Oplysning ved Marinestationerne (jvf. E. f. S. Nr. 3/308 1947) eller paa Havnekontoret i de Havne, hvorfra der udleveres Sejlansvisninger, hvilke til Stadighed bliver holdt underrettet om Situationens Udvikling.

I. Ordinær Afmærkning.

a. Fyr.

Grenaa Havn E. Fyr (257): Fyret og Sirenen ude af Virksomhed. Overisning.

Rødsand Rende S. Fyr (800): Taagesignal indstillet indtil videre.

Rødsand Rende Midterbaake (801): Fyret i Uorden.

Klintholm Havn Fyr (813), paa S.-lige Møllehoved: Slukket; vil snarest blive bragt i Orden.

Ronne Havn Fyr (854): Taagesignal i Uorden.

b. Fyrskibe.

Følgende Fyrskibe er inddraget. Paa deres Plads er udlagt vedføjede Vinter-sømærker.

Vyl Fyrskib: Rød Lysspirtd., hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s. (Se endvidere E. f. S. Nr. 7/434 1947).

Skagens Rev Fyrskib (77): Sort Stage.

Læsø N. Fyrskib: Rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Læsø Rende Fyrskib: Rød Lysspirtd., hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.

Aalborg Bugt Fyrskib: Rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Anholt Knob Fyrskib: Rød Lysspirtd., hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.

Kattegat SW. Fyrskib: Rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Kattegat S. Fyrskib: Rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Lappegrund Fyrskib (375): Ingen.

Halsskov Rev Fyrskib (493): Sort Spirtd.

Gedser Rev Fyrskib: Sort Stage.

c. **L y s t ø n d e r, K l o k k e t ø n d e r m. v.**

De Lystønder, Klokketønder m. v., der er inddraget, er erstattet med vedføjede Vintersømærker.

Graadyb SW. Lys- og Fløjtetønde (2): Rød- og hvidstr. Spirtd.

Graadyb Lys- og Fløjtetønde (4): Rød Spirtd.

Graadyb Barre Lystønde (5): Inddraget: Hvid Spirtd.

Graadyb II a Lystønde c. 55° 26',8 N. 8° 16',8 E.: Inddraget: Rød Spirtd.

Skallingen SW. Lystønde (6): Inddraget: Hvid Spirtd.

Torre-Bjælke Lystønde c. 55° 27',3 N. 8° 18',5 E.: Inddraget: Hvid Spirtd.

Søren Jessens Sand Lystønde (7): Inddraget: Rød Spirtd.

Støjlen Lystønde (8): Inddraget: Rød Spirtd.

Jerg (Fano Sandende) Lystønde (9): Inddraget: Rød Spirtd.

Fovrfeld Lystønde (11): Inddraget: Hvid Spirtd.

Sandodden Lystønde (13): Inddraget: Hvid Spirtd.

Slugen N. Lys- og Fløjtetønde (35): Inddraget: Rød- og hvidstr. Spirtd.

Søren Boubjærge Dyb S. Lys- og Fløjtetønde (38): Inddraget: Rød- og hvidstr. Spirtd.

Ulven SW. Lys- og Fløjtetønde (39): Inddraget: Hvid Spirtd.

Cancer Lys- og Fløjtetønde (40): Inddraget: Rød Spirtd.

Sælhundeholm Lob C. Lystønde (87): Inddraget: Ingen.

Sælhundeholm Lob Nr. 1 Lystønde (88): Inddraget: Ingen.

Sælhundeholm Lob Nr. 2 Lystønde (89): Inddraget: Ingen.

Sælhundeholm Lob Nr. 3 Lystønde (90): Inddraget: Ingen.

Sælhundeholm Lob S. Lystønde (91): Inddraget: Ingen.

Løgstor Lystønde (140): Inddraget: Rød Stage.

Løgstor Grunde N. Klokketønde (141): Inddraget: Ingen.

Hals Klokketønde (177): Inddraget: Rød- og hvidstr. Stage m. Ballon.

Naveren Lys- og Fløjtetønde (261): Inddraget: Rød Stage.

Lysegrund E. Lystønde (293): Inddraget: Ingen.

Skinkelemæren Lystønde (295): Inddraget: Ingen.

Hønselhalsen Lystønde (296): Inddraget: Ingen.

Eskeholm NW. Lystønde (297): Inddraget: Ingen.

Bognæs SE. Lystønde (298): Inddraget: Ingen.

Sælgrund N. Lystønde (343): Inddraget: Ingen.

Horsens gravede Rende E. (345): Inddraget: Ingen.

Horsens gravede Rende W. (346): Inddraget: Ingen.

Provesten Lys- og Klokketønde (440): Inddraget: Rød Spirtd.

Lindholm Grund W. Lystønde (510): Inddraget: Ingen.

Smørstakken Lystønde (527): Inddraget: Rød Stage.

Lohals Hage Lystønde (528): Inddraget: Hvid Stage.

Malø Grund Lystønde (544) Inddraget: Ingen.

Østerhage Lystønde (622): Inddraget: Rød Stage.

Østerhage Klokketønde (623): Inddraget: Ingen.

Knoldhjørne E. Lystønde (638): Skruet ned under Isen.

Vejro Lys- og Fløjtetønde (710): Inddraget: Rød Spirtd.

Bogestrøm Lys- og Fløjtetønde (774): Inddraget: Rød- og hvidstr. Spirtd.

d. **A n d r e S ø m æ r k e r.**

Kobbergrund N. hvide To-Kost c. 57° 14',7 N. 11° 14',1 E.: I Uorden.

Asnæs Rev hvide Tre-Kost c. 55° 39',2 N. 10° 52',7 E.: Forsvundet.
Sprogø NE.-Puller røde Tre-Kost c. 55° 21',7 N. 11° 00',8 E. }
 — *E.-Rev* røde To-Kost c. 55° 20',7 N. 11° 01',6 E. }
 — *W.-Rev* hvide En-Kost c. 55° 19',4 N. 10° 56',0 E. } I Uorden.
Vresen Puller røde Tre-Kost c. 55° 15',3 N. 10° 55',5 E. }
Gulstav S. røde En-Kost c. 54° 42',6 N. 10° 41',5 E. }
Helnæs SW. hvide Tre-Kost c. 55° 07',4 N. 9° 57',0 E. }
Lillegrund E. røde En-Kost c. 55° 07',2 N. 9° 54',5 E. }
Rødby Havn hvide Stage med Halmvisk c. 54° 39',1 N. 11° 20',9 E.: Bortdrevet.
 Afmærkningen ved Indsejlingsrenden til *Fakse Havn* c. 55° 12',8 N. 12° 10',1 E.:
 Inddraget.
Felskov Rev røde To-Kost c. 55° 14',0 N. 12° 22',2 E.: Forsvundet.

II. Ruteafmærkning.

Rule 1.

- Pkt. 11: Bortdrevet.
 — 12: Forsvundet.
 — 14: Omb. m. rød Lysspirtd., hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.
 — 15: — - hvid — rødt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s. Slukket.
 — 16: — rød — hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.
 — 18: Slukket.
 — 20: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Rule 25.

- Pkt. 10: Slukket.
 — 14: Bortdrevet.
 — 15: —
 — 17: —
 — 25: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 26: Inddraget.
 — 27: Bortdrevet.
 — 28: Inddraget.
 — 30: —

Rule 27.

- Pkt. 7: To-Kost mistet Koste og Stage.
 — 9: To-Kost bortdrevet.

Rule 28.

- Pkt. 5: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 7: Forsvundet.
 — 10: Inddraget.
 — 11: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 15: — - - — — — — 6^s.
 — 16: — - - — — — — 6^s.
 — 17 a: Inddraget.
 — 18: Inddraget.
 — 24: —
 — 27: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 28: — - - — — — — 6^s.
 — 29: Inddraget.
 — 31: —
 — 32: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blink hv. 6^s.
 — 33: Inddraget.
 — 34: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 36: Inddraget.
 — 37: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 40: Inddraget.

- Pkt. 43: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 44: Inddraget.
 — 45: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 46: Inddraget.
 — 48: —
 — 49: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Rute 28 a.

- Pkt. 6: Omb. m. rød Spirtd.

Rute 28 b.

- Pkt. 4: Inddraget.
 — 5: —

Rute 28 d.

- Pkt. 2: Inddraget.
 — 3: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 4: Inddraget.
 — 5: Omb. m. hvid Spirtd.
 — 7: Inddraget.

Rute 28 i.

- Pkt. 2: Forsvundet.
 — 3: —

Rute 32.

- Pkt. 2: Slukket.
 — 3: Forsvundet.
 — 4: Slukket.
 — 6: —
 — 8: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 10: Inddraget.
 — 15: —
 — 19: —
 — 20: —
 — 21: —
 — 22: —
 — 23: Omb. m. rød Spirtd. Forsvundet.
 — 24: — - hvid —
 — 25: — - rød —
 — 26: — - r.- og hv.-stribet (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 28: Inddraget.
 — 29: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 30: Inddraget.
 — 31: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 32: Inddraget.
 — 33: Slukket.
 — 34: Inddraget.
 — 35: —
 — 36: —
 — 38: —
 — 39: —
 — 40: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s. (midlt. slukket.)
 — 41: Inddraget.
 — 43: —

Rute 32 g.

- Pkt. 1: Inddraget.
 — 3: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Rule 32 i.

Pkt. 2: Omb. m. hvid Spirted.

Rule 32 k.

Pkt. 7: Inddraget.

Rule 34.

Pkt. 2: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirted., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 4: Inddraget.
 — 6: —
 — 7: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirted., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 8: Inddraget.
 — 9: Slukket.
 — 10: Inddraget.

Rule 35.

Pkt. 3: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirted., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 9: — - — — — — — — 6^s.
 — 13: — - — — — — — — 6^s. Viser
 midlt. fast Lys.

Rule 38.

Pkt. A: Omb. m. rød Stage.
 — B: — - — —
 — 2: Inddraget
 — 4: —
 — 5: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirted., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 6: Inddraget.
 — 16: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirted., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Rule 45.

Pkt. 12: Inddraget.
 — 15: —

Rule 45 b.

Pkt. 17: Skruet ned under Isen.

Rule 46.

Pkt. 2: Omb. m. r.- og hv.-sribet Spirted.

Rule 48.

Pkt. 2: Inddraget.
 — 4: —
 — 5: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirted., hvidt Et-Blk. hv. 6^s. Slukket.
 — 6: Inddraget.
 — 8: —
 — 9: Slukket.
 — 10: Omb. m. rød Lysspirted., hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.
 — 11: — - — — — — — — 4^s.
 — 12: — - rød (m. gul Top) Lysspirted., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Rule 54.

Pkt. 5: Omb. m. rød Stage.
 — 6: Inddraget.

Esbjærg—Nordsøen Rute.

Pkt. 3: Omb. m. rød Lysspirtd., hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.

— 4: Drevet til c. 2 Sm NE. for Pkt. 5.

III. Vragafmærkning.

Ved de af nedennævnte Vrag, hvor Vraglystønderne er inddraget, er udlagt grønne Lysspirtønder, der viser hvidt eller rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, saaledes som anført ved hvert enkelt Vrag.

Østersøen.

Tysk Bugserbaad c. 54° 48',8 N. 12° 42',7 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.

Julius Madsen c. 54° 46',1 N. 12° 40',6 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.

Lütjehörn c. 54° 42',1 N. 12° 37',2 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.

Jäämeri c. 54° 39',3 N. 12° 31',0 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.

Sundet.

Dana c. 56° 04',5 N. 12° 34',9 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.

Campinas c. 55° 30',9 N. 12° 41',5 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.

Odin c. 55° 24',4 N. 12° 36',2 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.

Marianne c. 55° 19',7 N. 12° 32',4 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.

Store-Bælt.

Kaleva c. 56° 06',0 N. 11° 02',0 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.

Kattegat.

Utwiken c. 56° 09',7 N. 11° 18',6 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.

Tysk Minestryger c. 56° 51',0 N. 11° 27',0 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.

Tysk Minestryger c. 56° 52',2 N. 10° 48',8 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.

Britannic c. 56° 34',1 N. 10° 30',2 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.

Hodnaberq c. 56° 58',0 N. 10° 26',9 E.: Vraglanterne slukket.

Gottfried Bauerne c. 56° 58',3 N. 10° 50',6 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.

Vraglystønde *Læsø NW.-Rev Baake* c. 57° 17',5 N. 10° 45',7 E.: Inddraget. Ingen.

Vinterafm.

Neukuhr c. 57° 25',1 N. 10° 35',5 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.

Rygja c. 57° 40',8 N. 10° 41',4 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.

Nordsøen.

Vrag ved *Graadyb Barre* c. 55° 25',8 N. 8° 14',8 E.: Vraglystønde inddraget: Grøn Spirtd. uden Lys udlagt.

434. (T). Midlertidige, i Forbindelse med Isforholdene iværksatte Foranstaltninger, Fyrbelysningen m. v. vedrørende.

Tidligere E. f. S. Nr. 6/425 1947.

Tidspunkt 10. Februar 1947.

Position. Se Fyrfortegnelsen 1942, hvortil de i Parentes anførte Numre henviser.

Detaller. I Forbindelse med Isforholdene er truffet nedennævnte midlertidige Arrangementer:

A. Følgende Fyr brænder hele Døgnet rundt:

Sædenstrand Ledefyr (14).

Esbjærg Fyr (17).

Sædenstrand N. Ledefyr (E. f. S. Nr. 3/318 1947).

Kronborg Fyr (383).

Sædenstrand S. — (E. f. S. Nr. 3/318 1947).

Provesten Fyr (438).

Nordre-Rose Fyr (457).

Drogden Fyr (469).

Strandby Fyr (16).

Korsør Ledefyr (496).

B. Følgende Fyr tændes om Dagen i usigtbart Vejr:

<i>Højen Fyr</i> (75).	<i>Vesborg Fyr</i> (358).
<i>Skagen Fyr</i> (76).	<i>Nakkehoved Fyr</i> (368).
<i>Anholt Fyr</i> (188).	<i>Trekroner Fyr</i> (407).
<i>Hesselø Fyr</i> (191).	<i>Middelgrundts Fort Fyr</i> (435).
<i>Hirsholm Fyr</i> (201).	<i>Stevns Fyr</i> (481).
<i>Frederikshavn Ledefyr</i> (204).	<i>Sprogø Fyr</i> (491).
<i>Frederikshavn Vinkelfyr</i> (205).	<i>Romsø Fyr</i> (502).
<i>Hals Barre Fyr</i> (223).	<i>Hov Fyr</i> (530).
<i>Fornæs Fyr</i> (256).	<i>Tranekær Fyr</i> (531).
<i>Grenaa Havn E. Fyr</i> (257) p.t. i Uorden.	<i>Keldsnor Fyr</i> (533).
<i>Rosnæs Puller Fyr</i> (272).	<i>Omo Fyr</i> (535).
<i>Sejorø Fyr</i> (277).	<i>Gedser Fyr</i> (803).
<i>Sletterhage Fyr</i> (318).	

C. Øvrige Foranstaltninger:

1. *Halsskov Fyr* (494): Tændt under *Halsskov Rev Fyrskibs* Inddragning.
 2. *Rodsand Rende S. Fyr* (800): Taagesignal indtil videre nedlagt.
 3. *Sletterhage Radiofyr* (2030): Sender kontinuerligt hver Nat fra Kl. 0100 til Kl. 0600.
 4. *Nakkehoved Radiofyr* (2033): I Virksomhed under Fyrskib *Kattegat S's* Inddragning. Sender kontinuerligt hver Nat Kl. 0100—0600.
 5. *Skagen Radiofyr* (E. f. S. Nr. 6/428 1947)
 6. *Frederikshavn Radiofyr* (2031)
 7. *Hirsholm Radiofyr* (2033)
 8. *Sædenstrand N. Ledefyr*
 9. *Sædenstrand S. —*
- } I kontinuerlig Virksomhed hele
} Døgnet rundt.
10. *Vyl Fyrskib (Esbjærg—Nordsøen Rute)*: Under Fyrskibets Inddragning ligger Inspektionsskibet *H. V. Ravn (OUFN)*, saa længe Forholdene tillader det, paa Fyrskibets Plads og vil assistere de Skibe, der sætter sig i Radioforbindelse med Inspektionsskibet.
 11. *Grenaa* midlertidige Radiofyr oprettet (se E. f. S. Nr. 7/464 1947).

I. Østersøen.

435. (S). Sverige. Hävringe Fyrskib inddraget for Vinteren.

Position. c. $58^{\circ} 33',3$ N. $17^{\circ} 30',6$ E.

(U. f. s. Nr. 6/287. Stockholm 1947.)

436. (S). Finland. Bottniske Bugt. Ålands Hav. Storbrotten Fyrskib inddraget for Is.

Position. c. $60^{\circ} 26'$ N. $19^{\circ} 13'$ E.

(Lodskontoret, Mariehamn, 31. Januar 1947.)

437. U. S. S. R. Finske Bugt. Lavensaar Grunde. Lystønde udlagt.

Position. c. $60^{\circ} 08',0$ N. $27^{\circ} 52',0$ E.

Detaller. Den hvidmalede Lystønde, der nu viser hvidt Et-Blink hver $1,5^s$, Blink $0,3^s$, Morke $1,2^s$, er atter udlagt paa ovennævnte Plads, N. for *Lavensaar Grundene*.

Kort Nr. 184.

(Russ. E. f. S. Nr. 1760. Leningrad 1946.)

438. U. S. S. R. Finske Bugt. Viborg Bugt W. Oplysning om Dybde.

Position. $60^{\circ} 31' 04''$ N. $28^{\circ} 11' 00''$ E.

Detaller. Paa Grunden paa ovennævnte Plads er Dybden 2,2 m.

Kort Nr. 184.

(Russ. E. f. S. Nr. 1697. Leningrad 1946.)

439. U. S. S. R. Estland. Finske Bugt. Tallinn Bugt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

Positioner. 1. $59^{\circ} 30' 51''$ N. $24^{\circ} 48' 00''$ E.
 2. $59^{\circ} 30' 48''$ N. $24^{\circ} 46' 30''$ E.
 3. $59^{\circ} 31' 30''$ N. $24^{\circ} 46' 06''$ E.
 4. $59^{\circ} 31' 30''$ N. $24^{\circ} 47' 48''$ E.

Detaller. Ankring, Fiskeri, Udkastning af Fyld og Udførelse af Sprængnings-, Uddybnings- og lignende Arbejder er forbudt i Omraadet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter 1—4.

(Russ. E. f. S. Nr. 1695. Leningrad 1946.)

440. U. S. S. R. Estland. Finske Bugt. Osmussaar Fyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 50/2029 1946 udgaar.

Position. $59^{\circ} 18' 12''$ N. $23^{\circ} 21' 40''$ E.

Detaller. Osmussaar Fyr har forandret Fyrkarakter og viser nu hvidt Et-Blink hver 10^s.

Iøvrigt uforandret.

Kort Nr. 182 og 183.

(Russ. E. f. S. Nr. 1609. Leningrad 1946.)

441. U. S. S. R. Letland. Irben Stræde Anduvning. Lystønde udlagt.

Position. c. $57^{\circ} 50',2$ N. $21^{\circ} 38',0$ E.

Detaller. Til Anduvning fra Søen af den N.-lige Rute til Irben Strædet er paa ovennævnte

Plads udlagt en stor, rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s.

Advarsel. N.-lige Irben Rute er endnu ikke aabnet for Sejlads.

Kort Nr. 182.

(Russ. E. f. S. Nr. 1699. Leningrad 1946.)

442. U. S. S. R. Letland. Liepaja Havn Indsejling. Losseplads afmærket.

Positioner. 1. $56^{\circ} 31' 07''$ N. $20^{\circ} 37' 40''$ E.

2. $56^{\circ} 31' 03''$ N. $20^{\circ} 41' 18''$ E.

3. $56^{\circ} 29' 18''$ N. $20^{\circ} 41' 42''$ E.

4. $56^{\circ} 29' 46''$ N. $20^{\circ} 37' 24''$ E.

Detaller. En Losseplads, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter 1—4, er afmærket med 4 Stager, udlagt i nævnte Punkter.

Anm. Lossepladsen ligger i et minefarligt Omraade.

Kort Nr. 181.

(Russ. E. f. S. Nr. 1701. Leningrad 1946.)

443. U. S. S. R. Litauen. Klaipeda (Memel) Havn. Somærke inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 47/1879 1946.

Position. $55^{\circ} 43' 48''$ N. $21^{\circ} 04' 41''$ E.

Detaller. Den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost, der var udlagt ved en 6 m Grund paa ovennævnte Plads S. for Indsejlingsfyrlinien, er inddraget.

Kort Nr. 181.

(Russ. E. f. S. Nr. 1752. Leningrad 1946.)

444. U. S. S. R. Litauen. Klaipeda (Memel) Havn. Somærke inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 47/1880 1946.

Position. $55^{\circ} 42' 16''$ N. $21^{\circ} 07' 45''$ E.

Detaller. Stagen med et lille, rødt Flag paa ovennævnte Plads er inddraget. Forbudet mod at sejle mellem Vagerens Plads og Kajen er ophævet.

Kort Nr. 181.

(Russ. E. f. S. Nr. 1702. Leningrad 1946.)

445. U. S. S. R. Litauen. Klaipeda (Memel) Havn. Ledefyr forandret.

Positioner. 1. $\frac{7}{4}$ Bagfyr: $55^{\circ} 43' 20''$ N. $21^{\circ} 06' 48''$ E.

2. Forfyr: $55^{\circ} 43' 23''$ N. $21^{\circ} 06' 36''$ E.

Detaller. Klaipeda Havn indre Ledefyr, saavel Bagfyr som Forfyr, der tidligere viste hvidt Lys med Formørkelser, viser nu begge rødt, fast Lys. Synsvidden for begge Fyr er nedsat til 3,5 Sm.

Kort Nr. 181.

(Russ. E. f. S. Nr. 1703. Leningrad 1946.)

446. U. S. S. R. Frisches Haff. Pillau Havn. Palle afmærket.
Position. Pillau Benzinhavn S.-lige Dæmning: $54^{\circ} 38' 05''$ N. $19^{\circ} 54' 04''$ E.
Detallier. For at afmærke en Palle ved Benzinhavnens S.-lige Dæmning er der udlagt en sort Spidstønde. Man skal holde S. om denne Spidstønde.
 Kort Nr. 200.

(Russ. E. f. S. Nr. 1676. Leningrad 1946.)

447. U. S. S. R. Danzig Bugt. Tønde ved maalt Baue ændret.
Tidligere E. f. S. Nr. 52/2114 1946.
Position. $54^{\circ} 46' 34''$ N. $19^{\circ} 38' 48''$ E.
Detallier. Den i ovennævnte E. f. S. under I. nævnte Tønde med Stage er ombyttet med en rød Spirtønde med hvid, vandret Stribe.
 Den maalte Banes Beliggenhed er uændret.
 Kort Nr. 200 og 181.

(Russ. E. f. S. Nr. 1597. Leningrad 1946.)

448. Polen. Danzig Bugt. Danzig. Nowy Port (Neufahrwasser) Fyr tændt.
Position. $54^{\circ} 24' 29''$ N. $18^{\circ} 39' 50''$ E., nær ved Lødsstationen.
Detallier. Nowy Port (Neufahrwasser) Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , er tændt paa ovennævnte Plads. Fyret lys'er i Pejlinger fra 117° — 297° . Flammehøjde: 30,3 m. Synsvidde: 13 Sm. Ottekantet, rødt Murstenstaarn med Galleri og mørkegraat Lanternehus. Hvidt Stenfundament.
 Kort Nr. 200 og 181.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 1/3 og 2/7. Danzig 1947.)

449. Polen. Danzig Bugt. Danzig Havneindsejling. Ledefyr forandret.
Tidligere Rutemeddelelse Nr. 79.
 I. *Positioner.* Brzezno (Brösen) Bagfyr: $54^{\circ} 24' 26''$ N. $18^{\circ} 38' 29''$ E.
 Forfyr: $54^{\circ} 24' 37''$ N. $18^{\circ} 38' 35''$ E.
Detallier. De 2 ovennævnte Fyr i Brzezno (Brösen) Ledefyrlinie er forandrede (elektrificerede) og viser nu begge hvidt Et-Blink hver $3,8^s$.
 Iøvrigt er Fyrene uforandrede.
 II. *Positioner.* Westerplatte Bagfyr: $54^{\circ} 24' 33''$ N. $18^{\circ} 40' 08''$ E.
 Forfyr: $54^{\circ} 24' 44''$ N. $18^{\circ} 39' 56''$ E.
Detallier. De 2 sidst nævnte Fyr i Westerplatte Ledefyrlinie er forandrede (elektrificerede) og viser nu begge rødt Et-Blink hver $3,8^s$.
 Iøvrigt er Fyrene uforandrede.
 Kort Nr. 200 og 181.

(Hydr. Serv. Bul. Nr. 3/13 og 14. Danzig 1947.)

450. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Havneindsejling. Tønde ombyttet med Lystønde. Sejlansvisning.
Tidligere E. f. S. Nr. 4/326 1947 udgaar.
Position. $54^{\circ} 32' 25''$ N. $18^{\circ} 33' 53''$ E., 60 m N. for Havnefyret paa S.-Molens N.-Ende.
Detallier. Den rødmalede Tønde med Ballon paa nævnte Plads er ombyttet med en Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver $1,5^s$.
Sejlansvisning. Skibene skal holde saa nær som muligt til S.-lige Moles N.-Ende.
 Kort Nr. 200.

(Hydr. Serv. Bul. Nr. 3/15. Danzig 1947.)

451. (T). Polen. Danzig Bugt. Gdynia Havn. Havnefyret forandret. Taagesignal ude af Virksomhed.
Tidligere E. f. S. Nr. 43/1680 1946 udgaar.
Position. $54^{\circ} 32' 24''$ N. $18^{\circ} 33' 53''$ E., paa N.-Enden af S.-lige Mole.
Detallier. Da det i ovennævnte E. f. S. bekendtgjorte Havnefyrets elektriske Kabel er blevet beskadiget, er Fyret midlertidigt erstattet af et Acetylenfyret, der viser rødt Et-Blink hver $1,5^s$. Taagesignalet er ude af Virksomhed.
 (Hydr. Serv. Bull. Nr. 2/9. Danzig 1947.)

452. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Havn. Yderhavnen. Oplysninger om Vrag.

Position. Vragets Stævn: $54^{\circ} 32' 22''$ N. $18^{\circ} 33' 22''$ E.

Vragets Agterende: $54^{\circ} 32' 23''$ N. $18^{\circ} 33' 25''$ E.

Detaller. Paa den nævnte Plads ligger Vraget af Dampskibet *Ingerois*, der ikke er afmærket, da Vraget ikke frembyder nogen farlig Hindring for Sejladsen.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 2/12. Danzig 1947.)

453. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Havn. Yderhavnen. Kunstig Ø „Malta“. Fyr forandret.

Position. $54^{\circ} 32' 07''$ N. $18^{\circ} 33' 29''$ E., E. for *Belgian Quai*.

Detaller. Fyret paa den nævnte Plads er forandret og viser nu rødt Et-Blink hver 2^s.
Flammehøjde: 5 m. Synsvide: 3 Sm. Firkantet, 2,5 m høj Træpæl.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 2/10. Danzig 1947.)

454. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Havn. Belgian Quai. Fyr tændt.

Positioner. a) $54^{\circ} 32' 07''$ N. $18^{\circ} 33' 23''$ E., N.-lige } Hjørne af *Belgian Quai*.
b) $54^{\circ} 32' 03''$ N. $18^{\circ} 33' 24''$ E., S.-lige }

Detaller. Paa hver af de ovennævnte Pladser a) og b) er tændt et Fyr, der viser orange-farvet, fast Lys. Flammehøjde: 7,5 m. Synsvide: 2 Sm. Runde, 5 m høje Jernpæle.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 2/11. Danzig 1947.)

455. Polen. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Putzig Havn Indsejling. Ledefyr tændt.

Position. c. $54^{\circ} 43' 00''$ N. $18^{\circ} 25' 00''$ E., paa S.-Siden af Havnen.

Detaller. Paa den nævnte Plads er *Putzig Ledefyr* tændt. Begge Fyr viser grønt, fast Lys.

a) Bagfyret: Flammehøjde: 18 m. Synsvide: 2 Sm. Gitterværksmast. Dagmærke: 2 Trekanter med Spidserne fra hinanden.

b) Forfyret: Flammehøjde: 12 m. Synsvide: 2 Sm. Gitterværksmast. Dagmærke: 2 Trekanter med Spidserne fra hinanden.

Fyrene a) og b) er overet i Pejl. 186° og leder fra Reden gennem Havneindsejlingen til *Putzig* Havn.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 1/2. Danzig 1947.)

456. Tyskland. Greifswalder Bodden. Afmærkning genudlagt.

1) *Position.* $54^{\circ} 12' 12''$ N. $13^{\circ} 42' 12''$ E.

Detaller. Paa den nævnte Plads er Sømærket *Fresendorf N.* genudlagt. Hvid Spidstønde med Gitterværks-Overdel og Topbetegnelse: 2 Kegler med Spidserne opad. Tønden er mærket *Fresendorf N.*

2) *Position.* $54^{\circ} 12' 09''$ N. $13^{\circ} 41' 30''$ E.

Detaller. Paa denne Plads er *Neptun-Grund S.* hvidmalede, cylinderformede Tønde genudlagt. Topbetegnelse: 2 Kegler med Spidserne nedad. Tønden er mærket *Neptun-Gr. S.*

3) *Position.* $54^{\circ} 12' 00''$ N. $13^{\circ} 39' 06''$ E.

Detaller. *Elsa-Grund S.* hvidmalede Spidstønde med Gitterværks-Overdel og Topbetegnelse: 2 Kegler med Spidserne nedad er genudlagt paa denne Plads. Tønden er mærket *Elsa-Gr. S.*

4) *Position.* $54^{\circ} 12' 46''$ N. $13^{\circ} 36' 06''$ E.

Detaller. *Gross Stubber W.* hvidmalet Spidstønde med Gitterværks-Overdel og Topbetegnelse: 2 Kegler med Spidserne mod hinanden er genudlagt paa denne Plads. Tønden er mærket *Gss. Stubber W.*

5) *Position.* $54^{\circ} 12' 06''$ N. $13^{\circ} 34' 15''$ E.

Detaller. *Ariadne-Grund* sort- og hvidmalede Spidstønde med Gitterværks-Overdel og Topbetegnelse: 2 Cylinder er genudlagt paa sidstnævnte Plads. Tønden er mærket *Ariadne-Gr.*

Samtlige ovennævnte Tønder er genudlagt paa de ordinære Pladser.

Kort Nr. 201 og 181.

(Russ. E. f. S. Nr. 1677. Leningrad 1946.)

457. Tyskland. Stralsund Anduvning. Sejladsanvisning.

Position. N.-ligste Tønde i Indsejlingsrenden til *Stralsund*: 54° 31' 34" N. 13° 03' 42" E.
Detaller. Farvandet, som W. fra fører ind til *Stralsund*, er ikke aabent for almindelig Sejlads. Sejlads er tilladt:

- 1) For Skibe med et Dybgaaende af ikke over 3 m.
 - 2) Kun i Døgnets lyse Timer, da ikke alle Fyr og Fyr linier er i Funktion.
- Lods tilkaldes ved almindeligt internationalt Signal. Lodsstationen ligger 0,2 Sm NW. for *Barhöft* Havn. (54° 26',2 N. 13° 01',7 E.).

Lodsen kommer med Lodsbaad til de 2 første Tønder i Fyr linien *Zarrenzin* (54° 31' 34" N. 13° 03' 42" E.).

For Tiden er Arbejde i Gang for at uddybe Farvandet til en Dybde af 5 m.

(Russ. E. f. S. Nr. 1488. Leningrad 1946.)

458. Tyskland. Kiel Bugt. Oplysninger om Vrag og Vragafmærkning.

I. *Position.* 54° 29' 49" N. 10° 20' 21" E.

Detaller. Dybden over Vraget paa den nævnte Plads, der tidligere angaves til 17 m, rettes til 11,9 m.

II. *Position.* 54° 31' 10" N. 10° 17' 09" E.

Detaller. Vragtønden med E.-Topbetegnelse paa den sidstnævnte Plads ved Vraget af *Triton II* (Rute 8, Punkt 1—2) er inddraget.

Kort Nr. 185.

(N. t. M. Nr. 292. London 1947.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**459. Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Oplysning om Fyr og Taagesignaler.**

Tidligere E. f. S. Nr. 1/33 og 5/366 1947.

Position. c. 56° 02' N. 12° 37' E.

Detaller. 1. Fyret paa den gamle S.-lige Havnemole er flyttet til Hovedet af den nye Mole og viser hvidt, fast Lys. Til Belysning anvendes Petroleum, da den elektriske Installation endnu ikke er fuldført. Natsignalerne for Havnens Besejling er ude af Virksomhed.

Det gamle *Søndre-Molehoved* er endnu ikke fjernet. Paa Duc d'Alben c. 9 m NE. for dette Molehoved vises rødt, fast Lys, og paa selve Molehovedet er anbragt et hvidt, fast Lys.

Fyrbelysningen paa *Nordre-Molehoved* er uforandret.

2. Taagesignalet fra Fyret paa den nye *Søndre-Mole* vil være ude af Virksomhed, indtil det gamle *Søndre-Molehoved* er fuldstændigt fjernet. Paa Havnens *Nordre-Mole* anbringes af Hensyn til Færgerne en Klokke, med hvilken der i Taage vil blive ringet. Dette Taagesignal anvendes kun, naar Færger ventes.

Kort Nr. 131 og 130.

Publikationer. Fyr.-Fort. Nr. 384.

460. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund. Baaker fjernet af Isen.

Tidligere E. f. S. Nr. 9/464 1946.

Positioner. a) 55° 41' 58" N. 12° 39' 46" E.

b) 55° 41' 57" N. 12° 39' 15" E.

Detaller. Ledebaakerne paa ovennævnte Pladser til Afmagnetiseringsanlægget ved *Lynetten* er bortført af Isen.

461. (S). Sverige. Sundet. Malmö Anduvning. Röderprick Lys- og Klokketønde inddraget for Is.

Position. c. 55° 38' N. 12° 59' E.

(U. f. s. Nr. 6/290. Stockholm 1947.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

462. Danmark. Isefjord. Inderbredning. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.
Tidspunkt. 3.—15. Marts 1947, alle Hverdage Kl. 1000—1600.

Position. Tuse Næs: c. $55^{\circ} 44';2$ N. $11^{\circ} 43',4$ E.

Detaller. I ovennævnte Tidsrum afholdes Skarpskydningsøvelser med Kanoner fra Stranden paa *Tuse Næs*, c. 0,5 Sm E. for *Horby Færgetro* paa N.-Siden af *Holbæk Fjord*, mod *Kirsebærholm*, c. 1,6 Sm NE. for *Holbæk*.

Under Skydning vil der være hejst et hvidt Flag med rød Spuns samt en sort Kugle paa Signalmast umiddelbart SE. for *Kirsebærholm*.

I Skydetiden er Fiskeri, Ankring og Lystsejlad forbudt i Omraadet, der begrænses:

- 1) mod Nord af Breddeparallellen $55^{\circ} 44' 30''$ N. (gennem *Lindholms* Midte).
- 2) mod Øst af Meridianen $11^{\circ} 50'$ E.
- 3) mod Syd af Breddeparallellen $55^{\circ} 43'$ N.
- 4) mod Vest af Meridianen $11^{\circ} 43' \frac{1}{2}'$ E. (gennem *Ronnen*).

463. Danmark. Kattegat. Grenaa Anduvning. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/329 1947.

Position. c. $56^{\circ} 25',1$ N. $10^{\circ} 56',2$ E.

Detaller. Vraget af Motorgøleuse *Christine*, der var sunket paa ovennævnte Plads, er hævet og indbragt til *Grenaa* Havn.

464. (T). Danmark. Kattegat. Grenaa Havn. Midlertidigt Radiofyrt oprettet.

Position. $56^{\circ} 24'$ ($34''$) N. $10^{\circ} 55'$ ($46''$) E.

Detaller. I *Grenaa* Havn er oprettet et midlertidigt Radiofyrt med en Rækkevidde paa 50 Sm. Sende frekvens: 294,5 kc/s (1019 m). Tonefrekvens: 1269 c/s. Signalet er:

a.	Bogstaverne <i>G G G</i>	11,25 s.
b.	Pause	1,25 s.
c.	3 Streger, hver af 10 ^s . Varighed, adskilt ved mellemliggende Pauser, hver af 0,50 ^s . Varighed.....	31,00 s.
d.	Pause	1,25 s.
e.	Bogstaverne <i>G G</i>	5,25 s.
f.	Pause	10,00 s.
Ialt...		1 m.
Gentagelse af ovenstaaende.....		1 m.
Hele Udsendelsens Varighed		2 m.
Pause		4 m.
Periode.....		6 m.

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Hver 6^m, regnet fra det 4^m af hver Time.

Sigtbart Vejr: Det 4^m og 10^m af hver Time.

Radiofyret vil endvidere sende kontinuerligt (som i usigtbart Vejr) hver Nat fra Kl. 0100 til Kl. 0600.

Anm. *Grenaa* midlertidige Radiofyrt vil kun være i Drift indtil videre under de nuværende Isforhold.

465. (S). Sverige. Kattegat. Pater Noster WSW. Dynan Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.

Position. c. $57^{\circ} 53'$ N. $11^{\circ} 24'$ E.

(U. f. s. Nr. 6/291. Stockholm 1947.)

466. Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde. Oplysning om Bredde af gravede Rende.

Position. *Logstør* Lystønde: c. $56^{\circ} 57',6$ N. $9^{\circ} 09',5$ E.

Detaller. Bredden af den gravede Rende over *Logstør Grunde* er 65 m.

Publikationer. Danske Lods II, Side 60.

467. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/315 1947.

Position. c. 56° 41' N. 8° 15' E.

Detaller. I Tyborøn Kanal var Vandstanden den 8. Februar 1947 ved Middelhøjvande: Paa Havrevlen: 6,0 m, i Svaneholm Fyrlinie: 5,5 m, i Sælhundeholm Lob: 4,0 m, i Gaaseholm Lob: 2,0 m, i Svaneholm Lob: 1,2 m, i Langholm Lob: 2,0 m og i Kobberø Lob: 2,6 m.

Der er saaledes for Tiden 6,0 m Dybde fra Søen til Ankerplads ved Tyborøn Havn og 4,0 m i det W.-lige Indløb til Limfjorden.

468. (S). Sverige. Skagerrak. Hättan Fyr NW. 'Tovas ungar Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.

Position. c. 58° 14' N. 11° 16' E.

(U. f. s. Nr. 6/292. Stockholm 1947.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

469. Danmark. Vorupør Læmole. Fyr atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/200 1947 udgaar.

Position. 56° 57' (33") N. 8° 21' (50") E.

Detaller. Vorupør Læmole Fyr paa Molens Yderende er atter tændt.

470. Danmark. Nissum Fjord Udløb. Torsminde Slusehavn Indløb. Dybde atter normal.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/202 1947 udgaar.

Position. c. 56° 22',3 N. 8° 07',1 E.

Detaller. Dybdeforholdene ved Indløbet til Torsminde er atter normale.

471. Nordsøen. Tyskland. Elben Munding. Elbe II og Elbe III Fyrskibe midlertidigt inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/386 1947 udgaar.

Positioner. Elbe II Fyrskib: c. 54° 00' N. 8° 25' E.

Elbe III Fyrskib: c. 53° 58' N. 8° 30' E.

(N. t. M. Naveam Nr. 1526. London 1947.)

472. England E.-Kyst. Humber. Fyrskib genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 44/1768 1946.

Position. c. 53° 33' 45" N. 0° 05' 30" E.

Detaller. Bull Fyrskib er atter udlagt paa ovennævnte Plads. Reservefyrskibet er inddraget.

(N. t. M. Nr. 282. London 1947.)

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
Bogs Nr.

England:

T Supplement Nr. 5 to Africa Pilot, Part 1.

T Supplement No. 6 to China Sea Pilot, Vol. 1.

XII. Oplysninger vedrørende Skibruter.

473. Polen. Utklippan—Danzig (Gdynia) Ruten. Afmærkning i Uorden.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/342 og 343 1947.

Positioner. 4 b Spidstønde: c. 54° 34',0 N. 18° 41',4 E.
4 c Spidstønde: c. 54° 33',5 N. 18° 39',6 E.
4 Lystønde: c. 54° 34',9 N. 18° 44',4 E.
5 a Spidstønde: c. 54° 31',2 N. 18° 36',7 E.
5 d Spidstønde: c. 54° 28',3 N. 18° 38',3 E.

Detaller. Foruden den Afmærkning, der er nævnt i ovennævnte E. f. S., mangler nu ogsaa paa Grund af Isen Lystønde 4 og Spidstønderne 4 b, 4 c, 5 a og 5 d, der laa paa de angivne Pladser.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 1/6 og 2/8. Danzig 1947.)

XIII. Navigational Warnings.

474. Senest udsendte navigational warnings.

Detaller. Følgende *navigational warnings* er udsendt af Marineministeriets Efterretningsstation i Tiden: 3.—10. Februar 1947.

- Nr. 90: Lystønderne Nr. 5 og 9 i Rute 48 slukket.
- 91: Lys- og Fløjtetønderne *Graadyb* og *Graadyb SW.* ombyttet med henholdsvis rødmalet Spirtønde og rød- og hvidstribet Lysspirtønde. Lys 2^s., Mørke 2^s.
- 92: Nav. warning Nr. 91 annulleret. Lys- og Fløjtetønderne *Graadyb* og *Graadyb SW.* ombyttet med Vintersømærker.
- 93: Nav. warning Nr. 79 annulleret.
- 94: *Vyl* Fyrskib ombyttet med rød Spirtønde, Lys 2^s., Mørke 2^s. Inspektions-skibet *H. V. Ravn* vil snarest indtage Fyrskibets Plads og assistere Skibe, der kalder Inspektionsskibet pr. Radio, saa længe Forholdene tillader det.
Nav. warning Nr. 83 annulleret.
- 95: Midlertidigt Radiofyr sat i Drift i *Grenaa* Havn paa Pladsen 56° 24' 34" N. 10° 55' 46" E. Rækkevidde: 50 Sm. Sendefrekvens: 294,5 kc/s (1019 m). Tonefrekvens: 1269 c/s. Sender som følger. Bogstaverne *GGGG* 11,25^s. Pause 1,25^s. 3 Streger paa hver 10^s., adskilt ved Pauser af hver 0,50^s.. Varighed 31,0^s. Pause 1,25^s., Bogstaverne *GG* 5,25^s. Pause 10,00^s.. Total Varighed 1^m. Gentagelse af ovenstaaende 1^m.. Hele Udsendelsens Varighed 2^m.. Pause 4^m.. Periode 6^m.. Sendetider i usigtbart Vejr hvert 6^m., regnet fra det 4^m af hver Time. I sigtbart Vejr fra det 4 og 10^m af hver Time. Endvidere sættes Radiofyrret i kontinuerlig Funktion hver Nat fra Kl. 0100 til Kl. 0600 *dansk* Tid.

475. Tidligere navigational warnings, der paa Forespørgsel endnu udsendes fra Kystradiostationerne.

Detaller. Følgende *navigational warnings* fra Tiden før 3. Februar 1947 udsendes vedvarende fra Kystradiostationerne paa Forespørgsel:

- Nr. 487: Efter Inddragning i Dag af Lysspirtønden Pkt. 41 i Rute 32 kan Ruten til *svensk* Farvand, Rute 32 *J.*, fra dette Punkt ikke benyttes. De søfarende henvises derfor til at forlade Rute 32 ved Pkt. 40, hvor Farvandet er minestrøget.
- 488: Lystønderne *Sandodden*, *Fovrfeld* og *Jerg* ved Indsejlingen til *Esbjærg* inddraget for Is. Vintersømærker udlagt.
- 490: Lystønden *Stejlen* inddraget for Is. Vintersømærke udlagt.
- 499: *Halsskov Rev* Fyrskib inddraget. Sort Spidstønde udlagt paa Fyrets Plads.
- 501: Vraglystønde ved Vrag paa 55° 08',6 N. 11° 02',0 E. ombyttet med grønmalet Lysspirtønde visende hvidt Hurtigblink, c. 60 Blink hvert 1^m.
- 503: *Halsskov* Fyr midlertidigt tændt.
- 504: *Gedser Rev* Fyrskib inddraget for Is.
- 505: Lys- og Kløkketønde mrk. 29 i Rute 32 og Lys- og Fløjtetønde mrk. 31, Rute 32, omskiftet med Vintersømærker.
- 506: Vraglystønde paa 55° 30' 54" N. 12° 41' 30" E. ombyttet med Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Lys- og Kløkketønderne mrk. 25 i Rute 32 samt *Provosten* ombyttet med Vintersømærker.

- Nr. 507: Lystønde mrk. 26, Rute 32, ombyttet med Lysspirtønde.
- 509: Lysspirtønde mrk. 36 i Rute 32 inddraget. Lys- og Fløjtetønde mrk. 11, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top mrk. 11. Fyrkarakter Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 3: *Lappegrund* Fyrskib inddraget for Is.
- 4: Lys- og Klokketønde 27, Rute 28, erstattet med rød Spirtønde med gul Top visende hvidt Et-Blink hver 6^s.
- 5: Vraglystønde ved Vrag Nr. 36, Rute 38, paa Pladsen 56° 50' 36" N. 11° 27' 00" E. ombyttet med grønmalet Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink.
- 7: Lys- og Fløjtetønde mrk. 7, Rute 34, ombyttet med Lysspirtønde, gul Top Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 8: *Østerhage* Lystønde ombyttet med rød Stage.
- 9: Vraglystønderne ved Vrag *Jämeri* paa 54° 39' 18" N. 12° 31' 00" E. og Vrag af *Lütjehörn* paa 54° 42' 06" N. 12° 37' 12" E. ombyttet med grønmaledede Lysspirtønder med rødt Hurtigblink.
- 10: Vraglystønden ved Vrag paa 56° 54' 06" N. 10° 30' 18" E. ombyttet med grønmalet Vragspirtønde med rødt Hurtigblink.
Lystønden Nr. 37 i Rute 28 ombyttet med Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 11: Lys- og Fløjtetønde Nr. 45, Rute 28, ombyttet med rød Lysspirtønde. Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 12: Lys- og Fløjtetønde Nr. 28, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 14: Lys- og Fløjtetønde Nr. 43, Rute 28, ombyttet med Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 15: Vraglystønde ved Vrag Nr. 22 (*Gottfried Bauerne*) ombyttet med Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Vraglystønde ved Vrag Nr. 32 (*Tysk Ministryger* i Rute 35) ombyttet med grøn Vragspirtønde visende rødt Hurtigblink. Lys- og Fløjtetønde Nr. 34, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 16: Lys- og Fløjtetønde Nr. 20, Rute 1 og Vraglystønderne ved Vragene paa 54° 46',1 N. 12° 40',6 E. 54° 49',7 N. 12° 42',2 E. og Lystønden Nr. 8 i Rute 32 ombyttet med Vintersømærker.
- 17: *Rønne* Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
- 19: *Naveren* Lys- og Fløjtetønde inddraget, rød Stage er udlagt. Vraglystønde ved Vrag paa Pladsen 56° 09',7 N. 11° 18',6 E. ombyttet med grøn Jernspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Lys- og Fløjtetønde Nr. 2, Rute 34, ombyttet med rød Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 20: Lystønderne *Slugen N.*, *Soren Bovbjærgs Dyb S.*, *Ulven SW.* og *Cancer* inddraget. Vintersømærker udlagt.
- 24: Lystønden *Hals Barre W.* ombyttet med Vintersømærke.
- 25: Lystønde Nr. 5, Rute 48, og Lys- og Fløjtetønde Nr. 16, Rute 38 erstattet med Vintersømærker.
- 28: From 13/1 oxo 435 kc/s will send icereports at 1115 1630 2230 GMT.
- 29: Radiofyr *Sletterhage* vil indtil videre udsende Radiotaagesignal hver Nat fra 0100 til 0600.
- 31: Lystønde mærket 12, Rute 48, ombyttet med Lysspirtønde med gul Top.
- 32: Lys- og Fløjtetønde mærket 5, Rute 38, ombyttet med rød Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 35: Lys- og Fløjtetønde 3 i Rute 35 ombyttes med rød Lysspirtønde med gul Top, mærket 3: Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 45: *Nolsø* Radiofyr ude af Funktion.
- 62: Rødmalet Lysspirtønde med gul Top, visende 1 hvidt Blink hvert 6^s, udlagt i Pkt. 5, Rute 38.
- 63: Vraglystønden ved *Læsø NW. Rev* inddraget.
- 64: *Læsø Rende* Fyrskib inddraget. Rødmalet Lysspirtønde, mærket 6, visende hvidt Lys hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, udlagt i Pkt. 6, Rute 35.
- 65: Vraglystønderne ved Vrag *Marianne* paa 55° 19' 42" N. 12° 32' 24" E. og Vrag *Odin* paa 55° 24' 24" N. 12° 36' 12" E. ombyttet med Vragspirtønde, visende henholdsvis rødt og hvidt Hurtigblink.

- Nr. 66: Skonnert sunket N. for *Isefjorden* paa Pladsen $56^{\circ} 04' 54''$ N. $11^{\circ} 45' 18''$ E. Vanddybde 18 m. 3 Mastetoppe rager 1 m over Vandet. Vraget er farligt for Sejladsen.
- 67: Vraglystønde ved Vrag *Neukuhren* paa Pladsen $57^{\circ} 25' 08''$ N. $10^{\circ} 35' 30''$ E. ombyttet med Vragspirte, visende rødt Hurtigblink.
Lys- og Fløjtetønde, mærket 9, Rute 35, ombyttet med rødmalet Lysspirte med gul Top, visende hvidt Et-Blink hver 6^s, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 68: Lys- og Fløjtetønde 5, Rute 28 d, ombyttet med hvidmalet Spirte.
- 70: Lystønderne *Skallingen SW.*, *Graadyb 2 A* og *Graadyb Barre* samt Vraglystønden ved *Graadyb Barre* ombyttet med Vintersømærker.
- 71: Fyrskib *Kattegat SW.* ombyttet med rødmalet Lysspirte med gul Top, mærket 38, og Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 73: Lys- og Fløjtetønde 16, Rute 38, ombyttet med rødmalet Lysspirte med gul Top og Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 74: *Anholt Knob* Fyrskib ombyttet med rødmalet Lysspirte med gul Top, mærket 6, og Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 75: *Kattegat S.* Fyrskib ombyttet med rødmalet Lysspirte med gul Top, mærket 44, og Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 76: Lys- og Fløjtetønde 49, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirte med gul Top og Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 77: *Læsø N.* Fyrskib ombyttet med rødmalet Lysspirte med gul Top og Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 80: *Aalborg Bugt* Fyrskib inddraget for Is. Rødmalet Lysspirte med gul Top udlagt i Pkt. 8, Rute 38. Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 81: Vraglystønde ved Vrag *Rygja* paa Pladsen $57^{\circ} 40' 45''$ N. $10^{\circ} 41' 24''$ E. ombyttet med Vragspirte visende hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Lystønde Nr. 13, Rute 35, ombyttet med rødmalet Lysspirte med gul Top, visende hvidt Et-Blink hver 6^s.
- 82: Bøje Nr. 33, Rute 32, slukket.
- 84: *Skagens Rev* Fyrskib ombyttet med en sort Stage.
- 86: Vragvager med 2 grønne Flag udlagt 35 m ENE. for Vrag *Birgitte Hoey* paa Pladsen $56^{\circ} 04' 54''$ N. $11^{\circ} 45' 18''$ E.
- 87: Vragblinket ved Vraget *Hodnaberg* paa Pladsen $56^{\circ} 58' 00''$ N. $10^{\circ} 26' 54''$ E. slukket.
- 88: Lys- og Fløjtetønde Nr. 3 i Ruten til *Esbjærg* ombyttet med rødmalet Lysspirte visende hvidt Lys, En-Formørkelse hver 4^s. Lysspirte Nr. 4 i samme Rute drevet og ligger nu 2 Sm NE. for Nr. 5.
- 89: Under Henvisning til Efterretninger for Søfarende Nr. 3, Pkt. 318 1947 er de deri nævnte midlertidige *Ledefyr Sædenstrand N.* og *S.* oprettet og tændt.

Tillæg.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

476. Danmark. Vejrs-Blaavandshuk. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 17.—22. Februar og 3.—8. Marts 1947, hver Dag Kl. 0800—1800.

Positioner. *Vejrs Strand:* c. $55^{\circ} 37',2$ N. $8^{\circ} 07',0$ E.

Blaavandshuk Fyr: c. $55^{\circ} 33',5$ N. $8^{\circ} 05',2$ E.

Detaller. Under Skydeøvelser, der i ovennævnte Tidsrum afholdes, fortrinsvis i W.-lig og SW.-lig Retning fra Skydeterrænet paa *Kalles Mærsk Hede*, vil Projekttilnedslag kunne forekomme inden for en Afstand af c. 4,3 Sm. (8 km) fra Kysten mellem *Vejrs Strand* og *Blaavandshuk Fyr*.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 6. Februar 1947.

Nr. 6.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarstal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarstalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarstal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarstals Begyndelse. Kvarstalsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

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

Med dette Nummer følger:
Rutemeddelelse Nr. 87.
Rettelsesblade Nr. 1—8 inclusive.
Maanedsoversigt Nr. 2.

Danmark.

408. Oversigt over Mangler ved den for Tiden normale Fyrbelysning og Afmærkning i danske Farvande.

Tidligere *E. f. S.* Nr. 5/355 1947.

Tidspunkt. 3. Februar 1947.

Position. Se nedenfor. Hvor Positionen ikke er direkte angivet, henviser det i Parentes vedføjede Tal til Fyrets eller Sømærkets Nummer i Fyrfortegnelsen 1942.

Angaaende Positioner for Ruteafmærkningen, herunder Fyrskibene, henvises til Rutemeddelelserne.

Detaller. Følgende Oversigt giver Oplysning om Fyrenes og Afmærkningens Tilstand den 3. Februar 1947.

Angaaende de seneste Ændringer i Fyrbelysningen og Afmærkningen henvises man til at søge Oplysning hos Havnemyndighederne, som til Stadighed bliver holdt underrettet om Situationens Udvikling.

I. Ordinær Afmærkning.

a. Fyr.

Grenaa Havn E. Fyr (257): Fyret og Sirenen ude af Virksomhed. Overisning.

Rødsand Rende S. Fyr (800): Taagesignal indstillet indtil videre.

Rødsand Rende Midterbaake (801): Fyret i Uorden.

Klintholm Havn Fyr (813), paa S.-lige Molehoved: Slukket; vil snarest blive bragt i Orden.

Ronne Havn Fyr (854): Taagesignal i Uorden.

b. Fyrskibe.

Følgende Fyrskibe er inddraget. Paa deres Plads er udlagt vedføjede Vintermærker.

Skagens Rev Fyrskib (77): Sort Stage.
Læsø N. Fyrskib: Rød (m. gul Top) Lysspirt., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
Læsø Rende Fyrskib: Rød Lysspirt., hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.
Aalborg Bugt Fyrskib: Rød (m. gul Top) Lysspirt., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
Anholt Knob Fyrskib: Rød Lysspirt., hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.
Kattegat SW. Fyrskib: Rød (m. gul Top) Lysspirt., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
Kattegat S. Fyrskib: Rød (m. gul Top) Lysspirt., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
Lappegrund Fyrskib (375): Ingen.
Halsskov Rev Fyrskib (493): Sort Spirt.
Gedser Rev Fyrskib: Sort Stage.

c. Lystønder, Klokketønder m. v.

De Lystønder, Klokketønder m. v., der er inddraget, er erstattet med vedføjede Vintersømærker.

Graudyb Barre Lystønde (5) Inddraget: Hvid Spirt.
Graudyb II a Lystønde c. 55° 26',8 N. 8° 16',8 E.: Inddraget: Rød Spirt.
Skallingen SW. Lystønde (6): Inddraget: Hvid Spirt.
Torre-Bjælke Lystønde c. 55° 27',3 N. 8° 18',5 E.: Inddraget: Hvid Spirt.
Søren Jessens Sand Lystønde (7): Inddraget: Rød Spirt.
Stejlen Lystønde (8): Inddraget: Rød Spirt.
Jerg (Fano Sandende) Lystønde (9): Inddraget: Rød Spirt.
Fovrfeld Lystønde (11): Inddraget: Hvid Spirt.
Sandodden Lystønde (13): Inddraget: Hvid Spirt.
Slugen N. Lys- og Fløjtetønde (35): Inddraget: Rød- og hvidstr. Spirt.
Søren Bøvbjergs Dyb S. Lys- og Fløjtetønde (38): Inddraget: Rød- og hvidstr. Spirt.
Ulven SW. Lys- og Fløjtetønde (39): Inddraget: Hvid Spirt.
Cancer Lys- og Fløjtetønde (40): Inddraget: Rød Spirt.
Sælhundeholm Lob C. Lystønde (87): Inddraget: Ingen.
Sælhundeholm Lob Nr. 1 Lystønde (88): Inddraget: Ingen.
Sælhundeholm Lob Nr. 2 Lystønde (89): Inddraget: Ingen.
Sælhundeholm Lob Nr. 3 Lystønde (90): Inddraget: Ingen.
Sælhundeholm Lob S. Lystønde (91): Inddraget: Ingen.
Logstør Lystønde (140): Inddraget: Rød Stage.
Logstør Grunde N. Klokketønde (141): Inddraget: Ingen.
Hals Klokketønde (177): Inddraget: Rød- og hvidstr. Stage m. Ballon.
Naveren Lys- og Fløjtetønde (261): Inddraget: Rød Stage.
Lysegrund E. Lystønde (293): Inddraget: Ingen.
Skinkelemøren Lystønde (295): Inddraget: Ingen.
Hønehalsen Lystønde (296): Inddraget: Ingen.
Eskholm NW. Lystønde (297): Inddraget: Ingen.
Bognæs SE. Lystønde (298): Inddraget: Ingen.
Sælgrund N. Lystønde (343): Inddraget: Ingen.
Horsens gravede Rende E. (345): Inddraget: Ingen.
Horsens gravede Rende W. (346): Inddraget: Ingen.
Provsten Lys- og Klokketønde (440): Inddraget: Rød Spirt.
Lindholm Grund W. Lystønde (510): Inddraget: Ingen.
Smorstakken Lystønde (527): Inddraget: Rød Stage.
Lohals Hage Lystønde (528): Inddraget: Hvid Stage.
Malo Grund Lystønde (544) Inddraget: Ingen.
Østerhage Lystønde (622): Inddraget: Rød Stage.
Østerhage Klokketønde (623): Inddraget: Ingen.
Knoldhjørne E. Lystønde (638): Skruet ned under Isen.
Vejro Lys- og Fløjtetønde (710): Inddraget: Rød Spirt.
Bogestrøm Lys- og Fløjtetønde (774): Inddraget: Rød- og hvidstr. Spirt.

d. Andre Sømærker.

Kobbergrund N. hvide To-Kost c. 57° 14',7 N. 11° 14',1 E.: Mistet Topbetegnelse.
Asnæs Rev hvide Tre-Kost c. 55° 39',2 N. 10° 52',7 E.: Forsvundet.

<i>Sprogo NE.-Puller</i> røde Tre-Kost c. 55° 21',7 N. 11° 00',8 E.	} mistet Top- betegnelse.
— <i>E.-Rev</i> røde To-Kost c. 55° 20',7 N. 11° 01',6 E.	
— <i>W.-Rev</i> hvide En-Kost c. 55° 19',4 N. 10° 56',0 E.	
<i>Vresen Puller</i> røde Tre-Kost c. 55° 15',3 N. 10° 55',5 E.	
<i>Gulstav S.</i> røde En-Kost c. 54° 42',6 N. 10° 41',5 E.	
<i>Helmæs SW.</i> hvide Tre-Kost c. 55° 07',4 N. 9° 57',0 E.	
<i>Lillegrund E.</i> røde En-Kost c. 55° 07',2 N. 9° 54',5 E.	
<i>Rodby Havn</i> hvide Stage med Halmvisk c. 54° 39',1 N. 11° 20',9 E.: Bortdrevet.	
Afmærkningen ved Indsejlingsrenden til <i>Fakse Havn</i> c. 55° 12',8 N. 12° 10',1 E.: Inddraget.	
<i>Felskov Rev</i> røde To-Kost c. 55° 14',0 N. 12° 22',2 E.: Forsvundet.	

II. Ruteafmærkning.

Rute 1.

- Pkt. 11: Drevet til Pladsen for Nr. 12.
 — 12: Forsvundet.
 — 14: Omb. m. rød Lysspirtd., hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.
 — 15: — hvid — rødt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s. Slukket.
 — 16: — rød — hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.
 — 18: Slukket.
 — 20: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Rute 25.

- Pkt. 10: Slukket.
 — 14: Drevet c. 1 Sm. S. over.
 — 15: — c. 2 —
 — 17: — c. 1 — S. —
 — 25: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 26: Inddraget.
 — 27: Drevet c. 200 m N. over.
 — 28: Inddraget.
 — 30: —

Rute 27.

- Pkt. 7: To-Kost mistet Koste og Stage.
 — 9: To-Kost mistet 1 Kost; drevet c. 50 m mod NE.

Rute 28.

- Pkt. 5: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 7: Forsvundet.
 — 10: Inddraget.
 — 11: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s. Forsvundet.
 — 15: — — — — — 6^s.
 — 16: — — — — — 6^s.
 — 17 a: Inddraget.
 — 18: Inddraget.
 — 24: —
 — 27: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 28: — — — — — 6^s.
 — 29: Inddraget.
 — 31: —
 — 32: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blink hv. 6^s.
 — 33: Inddraget.
 — 34: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s. Slukket.
 — 36: Inddraget.
 — 37: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 40: Inddraget.

- Pkt. 43: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 44: Inddraget.
 — 45: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 46: Inddraget.
 — 48: —
 — 49: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Rule 28 a.

- Pkt. 6: Omb. m. rød Spirtd.

Rule 28 b.

- Pkt. 4 Inddraget.
 — 5: —

Rule 28 d.

- Pkt. 2: Inddraget.
 — 3: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 4: Inddraget.
 — 5: Omb. m. hvid Spirtd.
 — 7: Inddraget.

Rule 28 i.

- Pkt. 3: Mangler.

Rule 32.

- Pkt. 2: Slukket.
 — 3: Forsvundet.
 — 4: Slukket.
 — 6: —
 — 8: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 10: Inddraget.
 — 15: —
 — 19: —
 — 20: —
 — 21: —
 — 22: —
 — 23: Omb. m. rød Spirtd. Forsvundet.
 — 24: — - hvid —
 — 25: — - rød —
 — 26: — - r.- og hv.-stribet (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 28: Inddraget.
 — 29: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 30: Inddraget.
 — 31: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 32: Inddraget.
 — 33: Slukket.
 — 34: Inddraget.
 — 35: —
 — 36: —
 — 38: —
 — 39: —
 — 40: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s. (midlt. slukket.)
 — 41: Inddraget.
 — 43: —

Rule 32 g.

- Pkt. 1: Inddraget.
 — 3: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Rule 32 i.

Pkt. 2: Omb. m. hvid Spirtd.

Rule 32 k.

Pkt. 7: Inddraget.

Rule 34.

Pkt. 2: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 4: Inddraget.
 — 6: —
 — 7: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 8: Inddraget.
 — 9: Slukket.
 — 10: Inddraget.

Rule 35.

Pkt. 3: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 9: — — — — — — — — 6^s.
 — 13: — — — — — — — — 6^s. Viser
 midlt. fast Lys.

Rule 38.

Pkt. A: Omb. m. rød Stage.
 — B: — — — —
 — 2: Inddraget
 — 4: —
 — 5: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 6: Inddraget.
 — 16: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Rule 45.

Pkt. 12: Inddraget.
 — 15: —

Rule 45 b.

Pkt. 17: Skruet ned under Isen.

Rule 46.

Pkt. 2: Omb. m. r.- og hv.-stribet Spirtd.

Rule 48.

Pkt. 2: Inddraget.
 — 4: —
 — 5: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.
 — 6: Inddraget.
 — 8: —
 — 10: Omb. m. rød Lysspirtd., hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.
 — 11: — — — — — — — — 4^s.
 — 12: — — rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blk. hv. 6^s.

Rule 54.

Pkt. 5: Omb. m. rød Stage.
 — 6: Inddraget.

Rule 71.

Pkt. 4: Slukket.

Esbjerg—Nordsøen Rute.

Pkt. 3: Omb. m. rød Lysspirtd., hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.
— 4: Drevet til c. 2 Sm NE. for Pkt. 5.

III. Vragafmærkning.

Ved de af nedennævnte Vrag, hvor Vraglystønderne er inddraget, er udlagt grønne Lysspirtønder, der viser hvidt eller rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, saaledes som anført ved hvert enkelt Vrag.

Østersøen.

Tysk Bugserbaad c. 54° 48',8 N. 12° 42',7 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.
Julius Madsen c. 54° 46',1 N. 12° 40',6 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.
Lütjehörn c. 54° 42',1 N. 12° 37',2 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.
Jäämeri c. 54° 39',3 N. 12° 31',0 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.

Sundet.

Campinas c. 55° 30',9 N. 12° 41',5 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.
Odin c. 55° 24',4 N. 12° 36',2 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.
Marianne c. 55° 19',7 N. 12° 32',4 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.

Store-Bælt.

Kaleva c. 56° 06',0 N. 11° 02',0 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.

Kattegat.

Tysk Ministryger c. 56° 51',0 N. 11° 27',0 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.
Tysk Ministryger c. 56° 52',2 N. 10° 48',8 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.
Britannic c. 56° 34',1 N. 10° 30',2 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.
Holnaberg c. 56° 58',0 N. 10° 26',9 E.: Vraglanterne slukket.
Gottfried Bauerne c. 56° 58',3 N. 10° 50',6 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.
Vraglystønde *Læsø NW.-Rev Baake* c. 57° 17',5 N. 10° 45',7 E.: Inddraget Ingen.
Vinterafm.
Neukuhr c. 57° 25',1 N. 10° 35',5 E.: Vraglystønde inddraget: Rødt Hurtigblk.
Ryjska c. 57° 40',8 N. 10° 41',4 E.: Vraglystønde inddraget: Hvidt Hurtigblk.

Nordsøen.

Vrag ved *Graadyb Barre* c. 55° 25',8 N. 8° 14', 8 E.: Vraglystønde inddraget: Grøn Spirtd. uden Lys udlagt.

(Se Tillæg.)

I. Østersøen.

109. Finland. Finske Bugt. Hangö. Nyt Radiofyr oprettet.

Position. 59° 49' 17" N. 22° 55' 15" E.

Detaller. Et nyt cirkulært Radiofyr er oprettet paa ovennævnte Plads, hvor tidligere Radiopejlstationen i *Hangö* var beliggende.

Radiofrekvens 306, 5 kc/s (979 m). Tonefrekvens: 400 c/s. Rækkevidde: c. 10 Sm.

Signalet er:

1) Morsebogstaverne KK (— • — — • —)..... c. 5^s.

2) 2 lange Streger hver af 9^s. Varighed c. 20^s.

Periode..... c. 25^s.

Sendingen foregaar kontinuerligt.

Sendetider: Om Dagen: Kun i usigtbart Vejr.

Om Natten: Kl. 0000—Kl. 0800, uafhængigt af Vejrforholdene.

Anmodninger om ekstra Udsendelser rettes til *Hangö* Kystradiostation. Nærmere Efterretning følger.

Kort Nr. 182 og 183.

(U. f. s. Nr. 36/669. Helsingfors 1946.)

410. Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Gustavsvärn Fyr forandret.*Tidligere E. f. S.* Nr. 50/2022 1946 udgaar.*Position.* 59° 48' 03" N. 22° 56' 46" E.*Detaller.* *Gustavsvärn* Fyr viser nu hvidt, rødt og grønt To-Blink hver 9^s., Blink 0,5^s., Mørke 1,0^s., Blink 0,5^s., Mørke 7,0^s., og lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 113° til 125°. | 4. Grønt i Pej. fra 169° til 283°,5. |
| 2. Hvidt i — - 125° - 147°. | 5. Hvidt i — - 283°,5 - 288°,5. |
| 3. Rødt i — - 147° - 169°. | 6. Rødt i — - 288°,5 - 297°. |

Kort Nr. 183.

(U. f. s. Nr. 32/599 og 34/660. Helsingfors 1946.)

411. Finland. Finske Bugt. Porkalaomraadet. Sejlads forbudt i usigtbart Vejr.*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/25 1947, II D.*Position.* Finland S.-Kyst mellem 24° 07' 00" E. og 24° 37' 42" E.*Detaller.* Sejlads gennem *Porkalaomraadet* er forbudt ved Sigtbarhed af 1 Sm eller derunder.

(U. f. s. Nr. 34/659. Helsingfors 1946.)

412. Finland. Finske Bugt. Porkala—Kallbåda Fyr forandret.*Tidligere E. f. S.* Nr. 34/1306 1946.*Position.* 59° 52' 13" N. 24° 18' 24" E.*Detaller.* *Porkala-Kallbåda* Fyr viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s.. Iøvrigt er Fyret uforandret.*Kort* Nr. 183.

(U. f. s. Nr. 36/672. Helsingfors 1946.)

413. U.S.S.R. Finske Bugt. Skærgaarden W. for Viborg Bugt. Ledefyr tændt.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa nedennævnte Pladser er *Kinnarit* Ledefyr tændt:

- Bagfyret paa 60° 25' 48" N. 27° 42' 02" E. viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s.. Flamme-højde: 20 m. Synsvidde: 14 Sm. Firkantet, afstumpet Pyramide. Dagmærke: Hvid, firkantet Plade med rød, lodret Stribe.
- Forfyret paa 60° 25' 50" N. 27° 42' 40" E. viser hvidt Et-Blink hver 1,3^s.. Flamme-højde: 11 m. Synsvidde: 11 Sm. Graat, firkantet Taarn. Dagmærke: Hvid, firkantet Plade med rød, lodret Stribe.
- Fyrene a) og b) er overet i Pej. 263°.

Kort Nr. 184.

(Russ. E. f. S. Nr. 1608. Leningrad 1946.)

414. U.S.S.R. Estland. Tallinn Havn. Tidssignal.*Position.* Tallinn Havn: c. 59° 27' N. 24° 46' E.*Detaller.* Tidssignal afgives i Tallinn Havn Kl. 1200 (*Moskva* Tid) fra Signalstationen paa N.-Siden af Indløbet til *Gammel Havn*. Sort Kugle.

(Russ. E. f. S. Nr. 1646. Leningrad 1946.)

415. Tyskland. Pommerske Bugt. Swinemünde Anduvning. Vragafmærkning og Afmærkning forandret.

1) Vragtønde forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 24/980 a) 1946.*Position.* c. 54° 06' 48" N. 14° 11' 06" E.*Detaller.* Vragtønden paa den nævnte Plads er forandret til en grønmalet, cylinderformet Tønde med Stage og Topbetegnelse: 2 Kegler med Spidserne opad.

2) Vraglystønde ombyttet.

Position. c. $54^{\circ} 02',4$ N. $14^{\circ} 16',3$ E.

Detaller. Ved et Vrag paa denne Plads er en Lystønde ombyttet med en cylinderformet, grønmalet Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 16^s . Lystønden, der er paamalet Ordet *Wreck*, bærer Topbetegnelsen: 2 Kegler med Spidserne fra hinanden.

3) Tønde forandret.

Position. Ruten *Swinemünde W.*, Mellempunkt 4 a: $54^{\circ} 17',6$ N. $14^{\circ} 00',9$ E.

Detaller. Afmærkningen i det nævnte Mellempunkt er ændret til en rød- og hvidtneret Spirtønde, mærket 4 a.

Kort Nr. 201.

(Russ. E. f. S. Nr. 1571, 1572 og 1573. Leningrad 1946.)

416. Tyskland. Rügen. Sassnitz Havn. Fyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/385 og 31/1224 1946.

Position. $54^{\circ} 30' 27''$ N. $13^{\circ} 38' 21''$ E.

Detaller. Fyret i *Sassnitz Havn* paa ovennævnte Plads paa Enden af E.-lige Bølgebryder er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelse hver 5^s . Fyrvinklerne bortfalder. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Iøvrigt uforandret.

Kort Nr. 201, 188 og 180.

(Russ. E. f. S. Nr. 1612. Leningrad 1946.)

417. Tyskland. Rügen NW. Stralsund Anduvning. Tønder udlagt.

Positioner. a) c. $54^{\circ} 40' 46''$ N. $12^{\circ} 59' 51''$ E.

b) c. $54^{\circ} 37' 34''$ N. $13^{\circ} 01' 42''$ E.

Detaller. Paa Pladserne a) og b) er udlagt 2 rødmaledede Spirtønder mærket henholdsvis 1 og 2.

(Russ. E. f. S. Nr. 1574. Leningrad 1946.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøer.

418. England E.-Kyst. Great Yarmouth N. Haisborough Gal. Oplysning om Afmærkning.

Position. *Winterton Kirke*: c. $52^{\circ} 43' 00''$ N. $1^{\circ} 41' 25''$ E.

1) Lystønde udlægges.

Tidspunkt. Omkring 4. Februar 1947, uden nærmere Meddelelse.

Position. 14,0 Sm $69\frac{1}{2}^{\circ}$ fra ovennævnte Kirke.

Detaller. Paa nævnte Plads og Tidspunkt udlægges S. *Winterton Ridge* sort- og hvidstribede Lystønde (Spidstønde), der viser hvidt Et-Blink hver 5^s .

2) Tønde forandres.

Tidspunkt. Omkring 4. Februar 1947, uden nærmere Meddelelse.

Position. c. 14 Sm $53\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Winterton Kirke*.

Detaller. N. *Winterton Ridge* Tønde paa denne Plads vil blive forsynet med en sort Kegel som Topbetegnelse.

3) Lystønde inddraget.

Position. c. 4,3 Sm 26° fra ovennævnte Kirke.

Detaller. Nr. 9 Lystønde paa sidstnævnte Plads er inddraget.

(N. t. M. Nr. 189. London 1947.)

(Se Tillæg.)

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

419. England S.-Kyst. Portland. Forbudt Omraade.

Position. Bølgebryder *D*; Hovedfyr: c. 50° 34' 10" N. 2° 25' 10" W.

Detaller. Det Omraade, der begrænses af en Linie, der gaar som nedenfor angivet, er nu forbudt Omraade:

1. Fra ovennævnte Bølgebryder *D*; Hovedfyr 1 Sm 130°.
2. Herfra 1,4 Sm 20°.
3. Herfra til Bølgebryderen.

(N. t. M. Nr. 192. London 1947.)

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

420. (T). Panama. Panamakanalen. Stillehavsindsejlingen. Anløbsbestemmelser.

Tidligere E. f. S. Nr. 17/769 1946.

Position. *Flamenco Island* Fyr: c. 8° 55' N. 79° 31' W.

Detaller. Alle Skibe, der ankommer til *Stillehavsindsejlingen* for Transit eller for at anløbe *Balboa* Havn, skal ankre paa den Undersøgelsesankerplads, der anvendtes før Krigen. W.-Grænsen af denne Ankerplads er en Linie, der gaar i Retning 141 $\frac{3}{4}$ ° fra Pladsen: 0,89 Sm 177 $\frac{1}{2}$ ° fra ovennævnte *Flamenco Island* Fyr. Skibene skal ankre med Forsigtighed E. for denne Linie.

(N. t. M. Nr. 203. London 1947.)

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruiter.

421. Finske Bugt. Helsinki—Kronstadt Route. Bredden delvis forøget.

Positioner. 1) 60° 02' 24" N. 29° 27' 30" E.

2) 60° 00' 23" N. 29° 27' 30" E.

3) 60° 00' 29" N. 29° 13' 00" E.

4) 60° 02' 30" N. 29° 13' 00" E.

Detaller. Den Del af *Helsinki-Kronstadt Route*, som ligger inden for det Omraade, der begrænses af Linien gennem ovennævnte Punkter 1)–4), er nu aabnet for Sejlad i en Bredde af 2 Sm.

Sejlad i dette Omraade er tilladt for alle afmagnetiserede Skibe.

Det er forbudt store Skibe og Skibe med stor Magnetisme at sejle ind i den E.-lige Del af dette Omraade, hvor Dybden er 20 m eller mindre.

Retningen af Rutens Midterlinie i Drejet er uforandret.

(Russ. E. f. S. Nr. 1604. Leningrad 1946.)

422. Esbjerg—Nordsøen Route. H. R. 1. Fyrskib genudlagt paa Station.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/354 1947 udgaar.

Position. c. 55° 18',5 N. 6° 27',5 E.

(N. t. M. Naveam Nr. 1508. London 1947.)

(Se Tillæg.)

XIII. Navigational Warnings.

423. Senest udsendte navigational warnings.

Detaller. Følgende *navigational warnings* er udsendt af Marineministeriets Efterretningsstation i Tiden 27. Januar—3. Februar 1947.

Nr. 71: Fyrskib *Kattegat SW*. ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, mærket 38, og Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.

- Nr. 72: Lysspirtønde 25, Rute 25, formentligt beskadiget ved Kollision.
- 73: Lys- og Fløjtetønde 16, Rute 38, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top og Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 74: *Anholt Knob* Fyrskib ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, mærket 6, og Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 75: *Kattegat S.* Fyrskib ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, mærket 44, og Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 76: Lys- og Fløjtetønde 49, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top og Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 77: *Læso N.* Fyrskib ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top og Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 78: Lys- og Fløjtetønde Nr. 34 i Rute 28 slukket.
- 79: Nav. warning Nr. 78 annulleret. Lysspirtønde 34, Rute 28, slukket.
- 80: *Aalborg Bugt* Fyrskib inddraget for Is. Rødmalet Lysspirtønde med gul Top udlagt i Pkt. 8, Rute 38. Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 81: Vraglystønde ved Vrag *Rygja* paa Pladsen 57° 40' 45" N. 10° 41' 24" E. ombyttet med Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Lystønde Nr. 13, Rute 35, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, visende hvidt Et-Blink hver 6^s.
- 82: Bøje Nr. 33, Rute 32, slukket.
- 83: Lysbøje 4, Rute 71, slukket.
- 84: *Skagens Rev* Fyrskib ombyttet med en sort Stage.
- 85: Vragvager med 2 grønne Flag udlagt paa Pladsen 56° 04' 54" N. 11° 45' 18" E.
- 86: Nav. warning Nr. 85 annulleret. Vragvager med 2 grønne Flag udlagt 35 m ENE. for Vrag *Birgitte Høeg* paa Pladsen 56° 04' 54" N. 11° 45' 18" E.
- 87: Vragblinket ved Vraget *Hodnuberg* paa Pladsen 56° 58' 00" N. 10° 26' 54" E. slukket.
- 88: Lys- og Fløjtetønde Nr. 3 i Ruten til *Esbjærg* ombyttet med rødmalet Lysspirtønde visende hvidt Lys, En-Formørkelse hver 4^s. Lysspirtønde Nr. 4 i samme Rute drevet og ligger nu 2 Sm NE. for Nr. 5.
- 89: Under Henviisning til Efterretninger for Søfarende Nr. 3, Pkt. 318 1947 er de deri midlertidige *Ledefyr Sædenstrand N.* og *S.* oprettet og tændt.

424. Tidligere navigational warnings, der paa Forespørgsel endnu udsendes fra Kystradiostationerne.

Detaller. Følgende *navigational warnings* fra Tiden før 20. Januar 1947 udsendes vedvarende fra Kystradiostationerne paa Forespørgsel:

- Nr. 487: Efter Inddragning i Dag af Lysspirtønden Pkt. 41 i Rute 32 kan Ruten til *svensk* Farvand, Rute 32 J, fra dette Punkt ikke benyttes. De søfarende henvises derfor til at forlade Rute 32 ved Pkt. 40, hvor Farvandet er minestrøget.
- 488: Lystønderne *Sandodden, Fovrfeld og Jerg* ved Indsejlingen til *Esbjærg* inddraget for Is. Vintersømærker udlagt.
- 490: Lystønden *Stejlen* inddraget for Is. Vintersømærke udlagt.
- 491: Lys- og Klokketønde Nr. 29 i Rute 32 tændt. Klokkeslaget i Uorden.
- 493: *Vyl* Fyrskibs Telegrafsender og Radiofyr i Uorden.
- 499: *Halsskov Rev* Fyrskib inddraget. Sort Spidstønde udlagt paa Fyrets Plads.
- 501: Vraglystønde ved Vrag paa 55° 08',6 N. 11° 02',0 E. ombyttet med grønmalet Lysspirtønde visende hvidt Hurtigblink, c. 60 Blink hvert 1^m.
- 503: *Halsskov Fyr* midlertidigt tændt.
- 504: *Gedser Rev* Fyrskib inddraget for Is.
- 505: Lys- og Klokketønde mrk. 29 i Rute 32 og Lys- og Fløjtetønde mrk. 31, Rute 32, omskiftet med Vintersømærker.
- 506: Vraglystønde paa 55° 30' 54" N. 12° 41' 30" E. ombyttet med Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Lys- og Klokketønderne mrk. 25 i Rute 32 samt *Provesten* ombyttet med Vintersømærker.
- 507: Lystønde mrk. 26, Rute 32, ombyttet med Lysspirtønde.
- 509: Lysspirtønde mrk. 36 i Rute 32 inddraget. Lys- og Fløjtetønde mrk. 11, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top mrk. 11. Fyrkarakter Lys 2^s, Mørke 4^s.

- Nr. 3: *Lappegrund* Fyrskib inddraget for Is.
- 4: Lys- og Klokketønde 27, Rute 28, erstattet med rød Spirtønde med gul Top visende hvidt Et-Blink hver 6^s.
- 5: Vraglystønde ved Vrag Nr. 36, Rute 38, paa Pladsen 56° 50' 36" N. 11° 27' 00" E. ombyttet med grønmalet Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink.
- 7: Lys- og Fløjtetønde mrk. 7, Rute 34, ombyttet med Lysspirtønde, gul Top Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 8: *Østerhage* Lystønde ombyttet med rød Stage.
- 9: Vraglystønderne ved Vrag *Jämeri* paa 54° 39' 18" N. 12° 31' 00" E. og Vrag af *Lütjehörn* paa 54° 42' 06" N. 12° 37' 12" E. ombyttet med grønmaledc Lysspirtønder med rødt Hurtigblink.
- 10: Vraglystønden ved Vrag paa 56° 54' 06" N. 10° 30' 18" E. ombyttet med grønmalet Vragspirtønde med rødt Hurtigblink.
Lystønden Nr. 37 i Rute 28 ombyttet med Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 11: Lys- og Fløjtetønde Nr. 45, Rute 28, ombyttet med rød Lysspirtønde. Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 12: Lys- og Fløjtetønde Nr. 28, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 14: Lys- og Fløjtetønde Nr. 43, Rute 28, ombyttet med Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 15: Vraglystønde ved Vrag Nr. 22 (*Gottfried Bauerne*) ombyttet med Vragspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Vraglystønde ved Vrag Nr. 32 (*Tysk* Minestryger i Rute 35) ombyttet med grøn Vragspirtønde visende rødt Hurtigblink. Lys- og Fløjtetønde Nr. 34, Rute 28, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 16: Lys- og Fløjtetønde Nr. 20, Rute 1 og Vraglystønderne ved Vragene paa 54° 46',1 N. 12° 40',6 E. 54° 49',7 N. 12° 42',2 E. og Lystønden Nr. 8 i Rute 32 ombyttet med Vintersømærker.
- 17: *Ronne* Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
- 19: *Naveren* Lys- og Fløjtetønde inddraget, rød Stage er udlagt. Vraglystønde ved Vrag paa Pladsen 56° 09',7 N. 11° 18',6 E. ombyttet med grøn Jernspirtønde visende hvidt Hurtigblink. Lys- og Fløjtetønde Nr. 2, Rute 34, ombyttet med rød Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 20: Lystønderne *Slugen N.*, *Soren Bovbjergs Dyb S.*, *Ulven SW.* og *Cancer* inddraget. Vintersømærker udlagt.
- 24: Lystønden *Hals Barre W.* ombyttet med Vintersømærke.
- 25: Lystønde Nr. 5, Rute 48, og Lys- og Fløjtetønde Nr. 16, Rute 38 erstattet med Vintersømærker.
- 28: From 13/1 oxo 435 kc/s will send icereports at 1115 1630 2230 GMT.
- 29: Radiofyr *Sletterhage* vil indtil videre udsende Radiotaagesignal hver Nat fra 0100 til 0600.
- 31: Lystønde mærket 12, Rute 48, ombyttet med Lysspirtønde med gul Top.
- 32: Lys- og Fløjtetønde mærket 5, Rute 38, ombyttet med rød Lysspirtønde med gul Top, Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 35: Lys- og Fløjtetønde 3 i Rute 35 ombyttes med rød Lysspirtønde med gul Top, mærket 3: Fyrkarakter: Lys 2^s, Mørke 4^s.
- 45: *Nolsø* Radiofyr ude af Funktion.
- 62: Rødmalet Lysspirtønde med gul Top, visende 1 hvidt Blink hvert 6^s, udlagt i Pkt. 5, Rute 38.

- Nr. 63: Vraglystønden ved *Læsø NW. Rev* inddraget.
 — 64: *Læsø Rende* Fyrskib inddraget. Rødmalet Lysspirtønde, mærket 6, visende hvidt Lys hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, udlagt i Pkt. 6, Rute 35.
 — 65: Vraglystønderne ved Vrag *Marianne* paa 55° 19' 42" N. 12° 32' 24" E. og Vrag *Odin* paa 55° 24' 24" N. 12° 36' 12" E. ombyttet med Vragspirtønde, visende henholdsvis rødt og hvidt Hurtigblink.
 — 66: Skonnert sunket N. for *Isefjorden* paa Pladsen 56° 04' 54" N. 11° 45' 18" E. Vanddybde 18 m. 3 Mastetoppe rager 1 m over Vandet. Vraget er farligt for Sejladsen.
 — 67: Vraglystønde ved Vrag *Neukuhren* paa Pladsen 57° 25' 08" N. 10° 35' 30" E. ombyttet med Vragspirtønde, visende rødt Hurtigblink.
 Lys- og Fløjtetønde, mærket 9, Rute 35, ombyttet med rødmalet Lysspir-
 tønde med gul Top, visende hvidt Et-Blink hver 6^s, Lys 2^s, Mørke 4^s.
 — 68: Lys- og Fløjtetønde 5, Rute 28 d, ombyttet med hvidmalet Spirtønde.
 — 70: Lystønderne *Skallingen SW.*, *Graadyb 2 A* og *Graadyb Barre* samt Vraglystønden ved *Graadyb Barre* ombyttet med Vintersømærker.

Tillæg.

Danmark.

425. (T). Midlertidige, i Forbindelse med Isforholdene iværksatte Foranstaltninger, Fyrbelysningen m. v. vedrørende.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/399 1947.

Tidspunkt 3. Februar 1947.

Position. Se Fyrfortegnelsen 1942, hvortil de i Parentes henførte Numre henviser.

Detaller. I Forbindelse med Isforholdene er truffet nedennævnte midlertidige Arrangementer:

A. Følgende Fyr brænder hele Døgnet rundt:

<i>Sædenstrand</i> Ledefyr (14).	<i>Esbjærg</i> Fyr (17).
<i>Sædenstrand N.</i> Ledefyr (E. f. S. Nr. 3/318 1947).	<i>Kronborg</i> Fyr (383).
<i>Sædenstrand S.</i> — (E. f. S. Nr. 3/318 1947).	<i>Provesten</i> Fyr (438).
<i>Strandby</i> Fyr (16).	<i>Nordre-Rose</i> Fyr (457).
	<i>Drogden</i> Fyr (469).
	<i>Korsør</i> Ledefyr (496).

B. Følgende Fyr tændes om Dagen i usigtbart Vejr:

<i>Højen</i> Fyr (75).	<i>Vesborg</i> Fyr (358).
<i>Skagen</i> Fyr (76).	<i>Nakkehoved</i> Fyr (368).
<i>Anholt</i> Fyr (188).	<i>Trekroner</i> Fyr (407).
<i>Hesselo</i> Fyr (191).	<i>Middelgrunds Fort</i> Fyr (435).
<i>Hirsholm</i> Fyr (201).	<i>Stevns</i> Fyr (481).
<i>Frederikshavn</i> Ledefyr (204).	<i>Sprogø</i> Fyr (491).
<i>Frederikshavn</i> Vinkelfyr (205).	<i>Romso</i> Fyr (502).
<i>Hals Barre</i> Fyr (223).	<i>Hov</i> Fyr (530).
<i>Fornæs</i> Fyr (256).	<i>Tranekær</i> Fyr (531).
<i>Grenaa Havn E.</i> Fyr (257) p.t. i Uorden.	<i>Keldsnor</i> Fyr (533).
<i>Rosnæs Puller</i> Fyr (272).	<i>Omø</i> Fyr (535).
<i>Sejersø</i> Fyr (277).	<i>Gedser</i> Fyr (803).
<i>Sletterhage</i> Fyr (318).	

C. Øvrige Foranstaltninger:

1. *Halsskov* Fyr (494): Tændt under *Halsskov Rev* Fyrskibs Inddragning.
2. *Rodsand Rende S.* Fyr (800): Taagesignal indtil videre nedlagt.
3. *Sletterhage* Radiofyr (2030): Sender kontinuerligt hver Nat fra Kl. 0100 til Kl. 0600.

4. *Nakkehoved* Radiofyr (2033): I Virksomhed under Fyrskib *Kattegat S.*'s Inddragning. Sender kontinuerligt hver Nat Kl. 0100—0600.
 5. *Skagen* Radiofyr (E. f. S. Nr. 6/428 1947) | I kontinuerlig Virksomhed hele
 6. *Frederikshavn* Radiofyr (2031) | Døgnet rundt.
 7. *Hirsholm* Radiofyr (2033) |
 8. *Sædenstrand N.* Ledefyr } i Virksomhed, se E. f. S. Nr. 6/430 1947.
 9. *Sædenstrand S.* --- }

I. Østersøen.

426. (S). Sverige. Falsterborev Fyrskib inddraget for Is.

Position. c. 55° 18' N. 12° 47' E.

(Lødsdirektøren, Malmø, 2. Februar 1947).

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

427. Danmark. Kattegat. Grønne Revle N. Vrag afmærket.

Position. c. 66° 04',5 N. 11° 45',2 E.

Detaller. Vraget af tremastet Skonnert *Birgitte Hoeg* af *Udbyhøj*, der er sunket i 18 m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 35 m ENE. for Vraget. 3 Master rager c. 1 m op over Vandet.

428. Danmark. Kattegat. Skagen Fyr. Radiofyr oprettet.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/314 1947.

Position. Ved *Skagen Fyr*: 57° 44' 09" N. 10° 38' 03" E.

Detaller. Det i ovennævnte E. f. S. omhandlede nye Radiofyr ved *Skagen Fyr* er indtil videre (bl. a. som Følge af, at *Skagens Rev* Fyrskib er inddraget) sat i kontinuerlig Drift hele Døgnet rundt.

429. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/184 1947.

Position. c. 57° 35',6 N. 9° 57',7 E.

Detaller. Dybden i Indløbet til *Hirtshals Havn* er aftaget, saaledes at der nu er 5,4 m i den E.-lige Side og 6,7 m i den W.-lige Side.

I Havnemundingen er Dybden aftaget til 6,3 m, og i Forhavnen er Dybden aftaget til 5,8 m.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

430. Danmark. Graadyb. Sædenstrand N. og Sædenstrand S. Ledefyr tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/318 1947.

Positioner. 1. *Sædenstrand N.* Bagfyr: 55° 30' (04") N. 8° 24' (16") E.

2. *Sædenstrand S.* Bagfyr: 55° 29' (02") N. 8° 26' (11") E.

Detaller. De i ovennævnte E. f. S. beskrevne Ledefyr *Sædenstrand N.* og *Sædenstrand S.* er tændt.

XI. Bekendtgørelser m. m.

431. Danmark. Udsendelse af radiotelefoniske meteorologiske Meldinger. Stormvarsel.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/242 1947 udgaar.

Detaller. Meteorologisk Instituts Vejrmedinger og Stormvarsler udsendes dagligt over *Statsradiofonien* til følgende Tider (*Greenwich Middeltid*):

1. Kl. 0755 G. M. T. udsendes en foreløbig Vejrmeding indeholdende: Vejrberetning, Forudsigelse og — i paakommende Tilfælde — Uro eller Stormvarsler.

2. Kl. 1120 og 1620 GMT. udsendes en Melding indeholdende:
 - a) en kort Beskrivelse af den almindelige Vejsituation,
 - b) en Vejrudsigt for *Danmark* samt eventuelt Uro- eller Stormvarsel,
 - c) Angivelse af Vind og Vejr ved nogle *danske* Kyststationer,
 - d) en Vejrudsigt for *Nordsoen* og *Skagerrak*,
 - e) Vejrudsigt for *Færøerne* og
 - f) Oplysning om Luftryk og Temperatur ved *Meteorologisk Institut* og i *Aarhus*.
3. Kl. c. 2110 GMT. udsendes gennem *Pressens Radioavis* Vejrudsigt for *Danmark* med eventuelt Uro- eller Stormvarsel samt Udsigt for *Færøerne*.
4. Naar der er Stormvarsel, udsendes dettes Ordlyd over *Skamlebæk Radio (OXO)* paa Radiofrekvens 357,14 kc/s (840 m) Kl. 1500 og 1900 GMT.
5. Kystradiostationen *Blaavand Radio* udsender Stormvarsel i Forbindelse med Tavshedsperioden hver lige Time (GMT.) + 3^m. paa Radiofrekvens 1650 kc/s (181,8 m).
6. Kystradiostationen *Skagen Radio* udsender Stormvarsler i Forbindelse med Tavshedsperioden hver ulige Time (GMT.) + 3^m. paa Radiofrekvens 1650 kc/s (181,8 m).
7. Begge sidstnævnte Kyststationer kan afgive den nyeste Vejrmedling paa Anmodning. Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/253 1946.

(Meteorologisk Institut, den 4. Februar 1947.)

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruter.

432. (S). Svensk Rute Malmö—Trelleborg. Sømærker ombyttet med Vintersømærker.

Positioner. Punkt 9: c. 55° 15',9 N. 12° 53',3 E.

— 13: c. 55° 20',5 N. 13° 08',8 E.

Detaller. Lystønden i Punkt 9 og Lys- og Fløjtetønden i Punkt 13 i Ruten: *Malmö—Trelleborg* er ombyttet med Vintersømærker.

(Lodsdirektøren, Malmö, 2. Februar 1947.)

Maanedsoversigt Nr. 2

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

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

København 6. Februar 1947.

1947

Danmark.

- 3/308 Isforholdene i de danske Furvande. Advarsel. Oplysninger om Afmærkning.
4/351 Midlertidige, i Forbindelse med Isforholdene iværksatte Foranstaltninger, Fyrbelysningen m. v. vedrørende.

1947

I. Østersøen.

- 1/2 } Østersøen E. for Trelleborg-Wismar. Oplysning om minefrie og minefarlige Omraader.
5/362 }
1/6 } Danmark. Bornholm. Ronne. Fare ved Opankring i Indløbet til Havnen. Advarsel.
1/7 } Danmark. Bornholm. Ronne. Havnearbejder paabegyndt. Fyr fjernet.
2/268 } Danmark. Bornholm S.-Kyst. Dueodde. Skydeøvelser.
2/269 } Danmark. Bornholm S.-Kyst. Raghammer Odde. Skydeøvelser.
1/10 } Sverige. Østersøen. Advarsel mod Ankring og Fiskeri.
1/11 } Sverige. Karlshamn Afmagnetiseringsstation. Karlshamn W.-lige Indsejling. Sømærker udlagt.
1/12 } Sverige. Karlshamn Indsejling. Karlshamn Afmagnetiseringsstation. Forbudt Omraade. Sejladsforskrift.
1/13 } Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sejladshindringer.
1/14 } Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sømærker midlertidigt udlagt.
1/15 } Sverige. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/16 } Sverige. Golland. Fårösund. Forbud mod Ankring.
1/17 } Sverige. Stockholms Skærgaard. Mineomraader. Forbud mod Ankring.
1/18 } Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund. Forbud mod Ankring.
1/19 } Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.
1/20 } Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
1/21 } Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
1/22 } Sverige. Stockholms Skærgaard. Vazholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
1/23 } Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Ankringsforbud.
1/24 } Sverige. Sundsvall. Härnösand. Mineomraader. Forbud mod Ankring.
1/25 } Samling af tidligere Meddelelser vedrørende Mincomraader, forbudte Omraader, Sejladsforskrifter m. m. i Ålands Hav og Finske Bugt.
6/411 }
1/26 } U.S.S.R. Finske Bugt. Kronstadt E. Kollin-Lisi Nos. Forbudt Omraades Grænser forandret.
1/27 } U.S.S.R. Finske Bugt. Kronstadt SW. Forbudt Omraade.
4/326 } Polen. Danzig Bugt. Gdynia Havn Indsejling. Lystønde erstattet af Tønde. Sejlanvisning.
1/28 } Kielerkanalen. Dybgaaende og Mastehøjde for passerende Skibe.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

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

1947

- 1/29 Danmark. Sundet. Lappegrund N. Sandsugning.
 4/327 Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib ombyttes med Reservefyrskib.
 1/31 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Kabler udlagt.
 1/33) Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Oplysning om Indsejlingsforhold til Havnen.
 5/388)
 1/34 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret.
 1/35 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
 1/43 Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.
 1/44 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Kloakledning under Udførelse.
 1/45 Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.
 1/46 Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.
 1/47 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/48 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.
 1/49 Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt. Taagesignal i Virksomhed.
 1/50 Danmark. Sundet. Kastrup Havn. Fyr midlertidigt slukket.
 1/53 Danmark. Sundet. Amager S. Aflandshage. Skydeøvelser.
 1/54 Danmark. Sundet. Køge Sønakke N. Minestrøget Omraade.
 1/55 Sverige. Sundet. Malmö—Kullen. Frigivet Omraade.
 1/56 Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
 1/57 Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib midlertidigt erstattet med Reservefyrskib.
 1/58 Sverige. Sundet. Skanör. Sømærker midlertidigt inddraget. Oplysning om Dybde.
 1/59 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
 1/61 Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 1/62 Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Afmærkning i Uorden.
 1/63 Danmark. Smaalandsfarvandet. Gravet Rende over Tolkebarren. Sømærke midlertidigt inddraget.
 1/65 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masned Sund SE. Ny Farvand. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/66 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masned Sundbroens Gennemsejling E. Mindre Dybde observeret.
 1/67 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund S-lige Del. Dybde aftaget.
 1/68 Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Bugt. Minestrøget Omraade.
 1/70 Danmark. Smaalandsfarvandet. Omo Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
 1/71 Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Gisseløre Fyr midlertidigt slukket.
 1/75 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke Hage N. Fyr midlertidigt fjernet.
 3/293 Danmark. Store-Bælt. Minestrøgene Omraader.
 1/77 Danmark. Store-Bælt. Vresen W. Minestrøget Omraade.
 1/78 Danmark. Store-Bælt. Smørstakken—Turo Rev. Minestrøget Omraade.
 1/83 Danmark. Store-Bælt. Spodsbjærg—Taars. Minestrøget Omraade.
 1/85 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Strynø S. Klokketønde forsvundet.
 1/86 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørby. Oplysning om Dybde.
 1/91 Danmark. Lille-Bælt. Fyr midlertidigt slukket.
 1/92 Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltbroen. Oplysning om Lods.
 1/93 Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
 1/94 Danmark. Lille-Bælt. Føns Vig W. Minefare. Spærret Omraade.
 1/98 Danmark. Lille-Bælt. Spærret Omraade.
 1/97 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig S. Minefare. Spærret Omraade.
 3/313 Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Arnkilsøre. Skydeøvelser.
 3/294 Danmark. Lille-Bælt. Mommark NE. Lystønde midlertidigt forandret.
 1/104 Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Gelling Bugt. Vragomraade afmærket.
 (Se endvidere sidste Afsnit.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1947

- 1/105 Danmark. Kattegat. Store-Middelgrund. Minestrøget Areal.
 1/106 Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede Omraader.
 1/107 Danmark. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
 1/108 Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser.
 1/109 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Taagesignal i Uorden.
 5/373 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
 1/111 Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
 1/112 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk. Tønder midlertidigt inddraget.
 3/295 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

- 1947
- 1/114 Danmark. Isefjord. Vellerup Vig. Egholm Bro delvis ødelagt.
 1/115 Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.
 1/196 Danmark. Isefjord. Inderbredning. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/119 Danmark. Kattegat. Odden Kirke W. Minefare.
 1/120 Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.
 1/121 Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr ikke tændt.
 1/122 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Oplysning om Lystønder.
 1/124 Danmark. Kattegat S.-lige Del. Lushage E. Uren Bund. Advarsel.
 1/125 Danmark. Kattegat. Lushage Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget. Lushage Fyr tændt.
 1/127 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Oplysning om Dybde.
 1/130 Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Minestrøget Omraade.
 1/133 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin IV. Reparationsarbejder iværksættes. Sejl-anvisning.
 1/136 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin IV. Prøvepæle nedrammes.
 1/134 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
 1/135 }
 1/137 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bolværksskred. Forbud mod Tillægning.
 1/138 Danmark. Kattegat. Sletterhage W. Minestrøget Omraade.
 1/140 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
 1/141 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Oplysning om Dybde.
 1/143 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indsejling. Dybde over Barren aftaget.
 1/148 Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt Fyrskib—Hals Barre Fyr. Oplysning om Lods.
 1/149 Danmark. Kattegat. Limfjorden Anduvning. Minestrøget Omraade.
 1/151 } Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Advarsel mod Ankring i visse Omraader.
 1/152 } Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.
 3/314 } Danmark. Kattegat. Skagen Fyr. Radiofyr.
 6/428 }
 1/156 Sverige. Kattegat. Frigivet Omraade. Afmærkning udlagt.
 1/157 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Advarsel mod Ankring og Fiskeri.
 1/158 Sverige. Kattegat og Skagerrak. Radiopjilstationer og midlertidige Radiofyr.
 1/159 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 5/383 Sverige. Kattegat. Pater Noster Fyr forandres.
 1/160 Danmark. Limfjorden. Aalborg—Hals. Forandring af Fyr.
 1/162 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Tilsanding. Afmærkning inddraget.
 1/163 Danmark. Limfjorden. Draget. Øland SE. Banker væltet af Isen.
 1/164 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.
 1/165 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
 1/166 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/276 Danmark. Limfjorden. Løgstor Grunde. Oplysning om Dybde i gravede Rende.
 1/175 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro (Lossebroen) beskadiget.
 4/333 Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Passagesignaler med Kugler indstilles midlertidigt.
 3/315 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.
 3/298 Skagerrak. Losseplads for Ammunition.
 1/180 Skagerrak. Sømærker udlagt E. for Mincfelt.
 1/181 Skagerrak. Omraade frigivet for Sejlads.
 1/182 Skagerrak. Arendal—Lindesnæs S. Minefarligt Omraade frigivet for Overfladesejlads.
 1/183 Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.
 1/185 } Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Midlertidigt Radiofyr oprettet.
 3/316 }
 1/186 Danmark. Skagerrak. Svinkløv Bæke midlertidigt fjernet.
 1/188 Sverige. Skagerrak. Skürhamn og Grebbestad. Midlertidige Radiofyr.
 1/189 Norge. Oslofjord. Landminer. Advarsel.
 1/190 Norge. Oslofjorden. Telemark. Minefrit Farvand.
 1/191 Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Melding ved Anløb.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1947
- 3/317 Danmark. Jylland W.-Kyst. Mineomraade. Forbud mod Sejlads.
 2/200 Danmark. Vorupør Løsmole. Fyr midlertidigt slukket.
 2/203 Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.
 2/204 Danmark. Blaavandshuk Fyr. Radiofyr oprettet.
 2/205 Danmark. Fanø Bugt. Spærrede Omraader.
 2/206 Danmark. Graadyb Anduvning. Sømærker udlagt.
 5/384 Danmark. Graadyb. Oplysning om Dybde.
 2/208 Danmark. Graadyb. Gravede Rende. Sandforskydning. Afmærkning forandret.
 2/209 Danmark. Graadyb. Gravede Rende. Sømærke flyttet.

1947

- 2/210 *Danmark. Graadby. Torre-Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.*
- 3/318) *Danmark. Graadby. Sædenstrand. Nye Ledefyr.*
6/430)
- 2/211 *Danmark. Graadby. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.*
- 2/214 *Danmark. Mano W. Sømærke midlertidigt udlagt.*
- 2/215) *Danmark. Hojer Kanal. Tilsanding. Oplysning om Dybde.*
2/216) *Lister Dyb. Romo—Sild. Forbud mod Ankring.*
- 2/217 *Danmark. Lister Dyb. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*
- 2/218 *Tyskland. Sild W. Lossoplads afmærket. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 2/219 *Tyskland. Helgoland. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*
- 2/220 *Tyskland. Elben Anduvning. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*

(Se endvidere sidste Afsnit.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1947

- 2/221 *Færøerne. Oplysning om Fyr.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

1947

- Danmark.*
- 2/222 *Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.*
- 2/223 *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.*
- 2/224 *Nødmeldinger fra Skibe.*
- 2/225 *Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse. Indberetning om drivende Miner og andre Farer for Sejladsen.*
- 2/226 *Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søfmærkning i danske Farvande.*
- 2/227 *Stednavne rettes i de danske Søkort.*
- 2/229) *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i*
2/228) *danske Farvande inden for Linien Skagen—Kristiansand.*
- 2/230 *Politibekendtgørelse om Forbud mod Sejlads paa Flensborg Fjord.*
- 2/231 *Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i danske Farvande.*
- 2/232 *Marineministeriets Bemærkninger i Anledning af Udsendelsen af Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i danske Farvande.*
- 2/233 *Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.*
- 2/234 *Oplysning om Navigationsefterretninger gennem Marinestationer.*
- 2/235 *Oplysninger om Magnet-Miner og akustiske Miner samt om Foranstaltninger til Sikring af Skibe mod Magnet-Miner.*
- 2/236 *Advarsel til Skibsfarten vedrørende Miner.*
- 2/237 *Indskærpelse af Vigepligt overfor Minestrygere.*
- 2/238 *Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Navigationsefterretninger (navigational warnings).*
- 2/239 *Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Navigationsefterretninger om drivende Miner (mine warnings).*
- 2/240 *Udsendelse af Radiotelegrammer til danske Skibe.*
- 2/241 *Udsendelse af Radioavis for Søfarønde.*
- 6/431 *Udsendelse af meteorologiske Meldinger. Stormvarsel.*
- Storbritannien.*
- 2/243 *Oplysning om Afmagnetiseringsstationer.*
- 2/244 *Britiske Øer. Advarsel mod at komme Vragsprængningsskibe for nær.*
- Sverige.*
- 2/245 *Stockholms Havn. Afspærringsbestemmelser for visse Havneomraader.*
- 2/246 *Falsterbokanalen. Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.*
- 2/247 *Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.*
- 2/248 *Sverige S.-Kyst og Sundet. Ystad. Trelleborg. Forbud mod Ankring.*
- 2/249 *Sejlads i Nærheden af Minestrygere. Signaler m. m.*
- 2/250 *Sejlanvisninger.*

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruiter.

1947

- 2/251 *Danmark. Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Ankring ved minestrøgne Ruter.*
- 1/192 *Oplysning om Bredden af de minestrøgne Ruter.*
- 2/252 *Danmark. Bestemmelser vedrørende Passage af danske Fyrskibe.*
- 2/253 *Østersøen W.-lige Dol. Tvangsruiter. Vrag. Advarsel.*
- 2/254 *Danmark. Sundet. Rute 32. Stevns Fyr NE. t. N. Sejladsforskrift.*

- 2/255 *Finland. Finske Bugt. Hangö Andvning.* Oplysning om Ruter, Fyr og Taagesignal-apparater.
 2/256 *Finland. Sejlruuten Helsinki—Orregrund.* Sejlansvisning for Handelsskibe.
 6/421 *Finske Bugt. Helsinki-Kronstadt Rute.* Bredde delvis forøget.
 2/257 *U.S.S.R. Finske Bugt. Østersøen—Tallinn.* Ny Rute aabnet for Sejlads.
 4/342 *Polen. Utklippan—Danzig (Gdynia) Ruten.* Lys- og Klokketønde sunket. Sejlansvisning.
 4/343 *Polen. Utklippan—Danzig (Gdynia) Ruten.* Tønde sunket.
 4/341 }
 5/407 } *Danmark. Nordsoen—Skagerrak. Rute 71.* Oplysning om Fyrskib.
 2/258 *Nordsoen. Humber—Elben Rute.* Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lys- og Klokketønde.
 2/259 *Storbritannien.* Sejlansvisningstjenesten ændres. Udsendelse af *NEMEDRI*.
 2/260 *N.E.C.R.I.-Omraadet.* Afmærkning midlertidig i Uorden. Advarsel.
 2/261 *Tyskland. W.-lige Østersø.* Afmærkning af Mellempunkter i Skibsruuter. Advarsel.
 2/262 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Lysspiratønder ved Ruter inddrages for Vinteren.
 2/263 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Vinterforanstaltninger ved Ruteafmærkning.

Efterretninger om danske Havne og Broer angaaende Dybdeforringelser paa Grund af Tilsanding o. lign.

1947	1947
1/99 <i>Aabenrau.</i>	1/4 <i>Lundeboje.</i>
4/332 <i>Aalborg Portland-Cementfabrik.</i>	1/167 <i>Logstor.</i>
1/132 <i>Aarhus.</i>	1/142 <i>Mellerup.</i>
1/80 <i>Aasø Bro.</i>	1/103 <i>Mommark.</i>
1/178 <i>Agger Tange Bro.</i>	1/73 <i>Mullerup.</i>
1/169 <i>Amtøft Bro.</i>	1/162 <i>Nibe.</i>
1/150 <i>Asaa.</i>	1/76 <i>Nyborg.</i>
1/96 <i>Assens.</i>	1/117 <i>Nykøbing S.</i>
1/100 <i>Augustenborg.</i>	1/60 <i>Nyord.</i>
1/116 <i>Avdebo Anlægsbro.</i>	1/118 <i>Odden.</i>
1/9 <i>Bakkerne Baadehavn.</i>	1/81 <i>Omo.</i>
1/123 <i>Ballen Havn, Samsø.</i>	1/72 <i>Reerso.</i>
1/88 <i>Ballen Bro, Fyn.</i>	1/84 <i>Ristinge Bro.</i>
1/87 <i>Birkholm.</i>	1/40 <i>Rungsted.</i>
1/69 <i>Bisserup Bro.</i>	1/3 <i>Rodby Havn.</i>
1/90 <i>Bjørnu Landingsbro.</i>	1/153 } <i>Skagen.</i>
1/128 <i>Bregner.</i>	3/296 } <i>Skive.</i>
1/170 <i>Dover Odde Anlægsbro.</i>	1/168 <i>Skuldelev Bro.</i>
1/171 <i>Ejerslev Udslibningssted.</i>	1/113 <i>Sletten.</i>
5/385 <i>Esbjerg.</i>	1/39 <i>Snekkersten.</i>
1/37 <i>Espergærde.</i>	1/36 <i>Spodsbjerg.</i>
1/172 <i>Feggesund Bro.</i>	1/82 <i>Sundby Toubane, Limfjorden.</i>
1/145 <i>Fladbjerg Bro.</i>	1/173 <i>Sønderborg.</i>
1/139 <i>Grenaa.</i>	1/101 <i>Taarbæk.</i>
1/64 <i>Gronsvund (Borgsted) Færgebro.</i>	1/41 <i>Tejn.</i>
1/144 <i>Hadsund.</i>	1/8 <i>Torsminde Slusehavn.</i>
1/126 <i>Havnso Anlægsmole.</i>	2/202 <i>Tyborøn.</i>
1/95 <i>Hejlsminde.</i>	2/201 <i>Varde.</i>
1/30 <i>Helsingør.</i>	2/212 <i>Vemmingbund Bro.</i>
6/429 <i>Hirtshals.</i>	1/102 <i>Vesterø, Læsø.</i>
1/131 <i>Hov.</i>	1/174 <i>Vilsund Anlægsbro.</i>
1/38 <i>Humblebæk.</i>	1/129 <i>Æbelø.</i>
1/176 <i>Jegindo.</i>	1/89 <i>Æroskøbing.</i>
1/51 <i>Kastrup Skibsbro.</i>	1/155 <i>Østerby, Læsø.</i>
1/5 <i>Klintholm.</i>	1/147 <i>Øster-Hurup.</i>
1/74 <i>Korsør.</i>	
1/79 <i>Lundeborg.</i>	

Oversigt over gældende Rutemeddelelser og Rettelsesblade den 4. Februar 1947.

	Rutemed- delelse Nr.	Rettelses- blad Nr.	Rutens Forløb
Oversigt	87		
Forholdsregler	1		
Rute 1	2	1	<i>Kiel Fyrsk.—Femer Bælt—Møn SE.</i>
— 2	3	2	<i>Gedser Anduvning.</i>
— 3	4		<i>Travemünde.</i>
— 4	5		<i>Neustadt.</i>
— 6	6		<i>Lübeck Bugt—Rute 1.</i>
— 7	7		<i>Rute 1—Femer Sund—Rute 6.</i>
— 8	8		<i>Kiel Fyrsk.—Flensborg (Lille-Bælt).</i>
— 9	9		<i>Eckernfjärde—Rute 8.</i>
— 10	10		<i>W. om Femern.</i>
— 25	11	3	<i>Østersøen—Lille-Bælt—Farv. N. f. Fyn— Rosnæs SW.</i>
— 25 a	12		<i>Kolding.</i>
— 25 b	13		<i>Vejle.</i>
— 25 c	14		<i>Horsens.</i>
— 25 d	15		<i>Ballen.</i>
— 25 e	16		<i>Endelave.</i>
— 25 f	17		<i>Aarosund.</i>
— 26	18		<i>Lille-Bælt—Aabenraa og Als Sund—Flens- borg Fjord.</i>
— 27	19		<i>Odense—E. om Tuno—Aarhus.</i>
— 28	20		<i>Østersøen—Store-Bælt—Kattegat Vesterrende —Anholt NW. t. W.</i>
— 28 a	21		<i>Spodsbjærg—Nakskov.</i>
— 28 b	22		<i>Korsør—Nyborg.</i>
— 28 c	23		<i>Kalundborg.</i>
— 28 d	24		<i>Sejersø NW.—Aarhus.</i>
— 28 e	25		<i>Gerrild E.</i>
— 28 f	26		<i>Sejersø.</i>
— 28 h	27		<i>Grenaa.</i>
— 28 i	28		<i>Store-Bælt Vesterrende.</i>
— 28 j	29		<i>W. om Hjaln.</i>
— 28 k	30		<i>Grenaa Anduvning—Hesselø SW.</i>
— 32	31	4	<i>Østersøen—Sundet—Kattegat S.</i>
— 32 a	32		<i>Rute 32—Rute 51 (Trelleborg Anduvning).</i>
— 32 b	33		<i>Køge.</i>
*)			
— 32 e	34		<i>Kongedybet.</i>
— 32 f	35		<i>Tuborg Havn. Kalkbrænderihavn. Stubbeløb.</i>
— 32 g	36		<i>København—Malmö.</i>
— 32 h	37		<i>Helsingør—Hälsingborg.</i>
— 32 i	38		<i>Køge Bugt—Sorte Rende.</i>
— 32 j	39		<i>Rute 32—Frig. Omr. v. Svinbådan.</i>
— 32 k	40		<i>S. om Mon.</i>
— 34	41		<i>Kattegat SW. Fyrsk.—Kattegat S. Fyrsk.</i>

*) Vedrørende tidligere Ruter 32 c og 32 d, se *Svensk Rute: Malmö—Trelleborg.*

	Rutemed- delelse Nr.	Røttelses- blad Nr.	Rutens Forløb
Rute 35	42		<i>Aalborg Bugt—Skagens Rev.</i>
— 35 a	43		<i>Aalborg Bugt Fyrsk.—Randers.</i>
— 35 b	44		<i>Mariager og Hobro.</i>
— 35 c	45		<i>Gerrild W.</i>
— 38	46	5	<i>Aalborg—Morups Tånge.</i>
— 39	47		<i>Frederikshavn—Læsø N. Fyrsk.</i>
— 44	48	6	<i>Østersøen—Grønsund—Smaalandsfarv.— Omø Sund—Store Bæll.</i>
— 44 a	49		<i>Masnedsund Havne.</i>
— 44 b	50		<i>Nykøbing p. Falster.</i>
— 44 c	51		<i>Karrebæksminde (Næstved).</i>
— 44 d	52		<i>Bandholm og Sakskøbing.</i>
— 44 e	53		<i>Fejø og Femø.</i>
— 44 f	54		<i>Askø.</i>
— 45	55		<i>Nyborg Fjord—Farv. S. f. Fyn—Lille-Bælt.</i>
— 45 a	56		<i>Lundeborg—Lohals.</i>
— 45 b	57		<i>Turo Rev—Rudkøbing Løb—Mørkedyb— Mommærk.</i>
— 45 c	58		<i>Svendborg Sund E.—Rudkøbing Løb N.</i>
— 45 d	59	7	<i>Svendborg Sund—Højestene Løb—Møllega- (Æroskøbing).</i>
— 45 e	60		<i>Ljø.</i>
— 45 f	61		<i>Æroskøbing.</i>
— 45 g	62		<i>Avernakø W.—Soby,</i>
— 46	63		<i>Hesselø SSE.—Holbæk.</i>
— 46 a	64		<i>Frederikssund.</i>
— 46 b	65		<i>Nykøbing p. Sjælland.</i>
— 46 c	66		<i>Kyndby Havn.</i>
— 46 d	67		<i>Hundested—Rørvig.</i>
— 48	68		<i>Kattegat S. Fyrsk.—Kattegat Østerrende— Læsø N Fyrsk.</i>
— 51	69		<i>Trelleborg.</i>
— 52	70		<i>Over Rønne Banke.</i>
— 52 a	71		<i>Rønne Anduvning.</i>
— 54	72		<i>Bornholm SW.</i>
— 70	73		<i>Tyborøn W.</i>
— 71	74		<i>Nordsøen—Skagerrak.</i>
Esbjærg—Nordsøen	75		<i>Esbjærg—H. R. 1 Fyrsk.</i>
Sejlads v. Bornholm	76		
Svensk Rute: Malmö } — Trelleborg }	77		<i>Malmö—Drogden—Falsterbo Rev W. og S.— Trelleborg Red.</i>
Sandhammaren } — Rønne Anduvn. }	78		<i>Sandhammaren—Rønne Anduvning.</i>
Utklippan—Danzig } (Gdynia) }	79		<i>Fra 30 Sm 120° fra Utklippan til Gdynia og Danzig.</i>
Østersøen—Tallinn og } Tallinn—Helsingfors }	80		
Kolberg	81	8	<i>Rute 52—Kolberg.</i>
Swinemünde	82		<i>Rute 52—Swinemünde.</i>
Swinemünde W.	83		<i>Sassnitz Rute—Swinemünde Rute.</i>
Sassnitz	84		<i>Frit Farvand—Sassnitz.</i>
Warnemünde	85		<i>Rute 1—Warnemünde.</i>
Wismar	86		<i>Ruterne 3 og 6—Wismar.</i>

Rettelser
til
Rutemeddelelse Nr. 2.

Rute I.

(afsluttet 4. Februar 1947).

Side	Afsnit	Linie	Rettelse, Tilføjelse:
4	II	1	Ved Vrag <i>Hanau</i> tilføjes: „o. V. (N. f. S. $\frac{1}{4}$ Hamburg 1947).
5	II	1	Ved Vrag <i>Ingrid Leonhardt</i> rettes Afmærkningen til: I. Vgl. N-Tbt gr. To-Blk. hv. 9 ^s . NE. t N f. Vg. II. Vgl. S-Tbt gr. En-Fmk. hv. 4 ^s . SW. t. S. f. Vg. (E. f. S. Nr. 5/364 1947).

Rettelser

til

Rutemeddelelse Nr. 3.**Rute 2.**

(afsluttet 4. Februar 1947)

Side	Afsnit	Linie	Rettelse, Tilføjelse:
1	I		Lgd. for Punkt 2 rettes i Skemaet til 11° 55',0. Positionen for Punkt 4 rettes i Skemaet til 54° 30',9—11° 56',8. Ved Punkt 2, 3 og 4 rettes „Spidstd.“ til „Spirtd.“, mærket henholdsvis 2, 3 og 4.

Rettelser

til

Rutemeddelelse Nr. 11.

Rute 25.

(afsluttet 4. Februar 1947)

Side	Afsnit	Linie	Rrettelse, Tilføjelse.
2	I		Ud for Punkterne 14 og 16 udgaar i Rubrik <i>Anm.:</i> *).
3			Fodnoten udgaar. (E. f. S. Nr. 5/371 1947).

Rettelser
til
Rutemeddelelse Nr. 31.

Rute 32.
(afsluttet 4. Februar 1947)

Side	Afsnit	Linie	Rrettelse, Tilføjelse:
5	II		Nederst i Skemaet udgaar Vrag <i>Dana</i> med tilhørende Afmærkning. (E. f. S. Nr. 5/365 1947).

Rettelser

til

Rutemeddelelse Nr. 46.**Rute 38.**

(afsluttet 4. Februar 1947)

Side	Afsnit	Linie	Rettelse, Tilføjelse:
2	I		<p>Lystønden i Punkt 17 er midlertidigt ombyttet med en rød- og gulmalet Stage med kvadratisk Topbetegnelse.</p> <p>Lys- og Fløjtetønden i Punkt 18 er midlertidigt ombyttet med en rød- og gulmalet Stage uden Topbetegnelse.</p> <p>Lystønden i Punkt 19 er midlertidigt ombyttet med en rød- og gulmalet Stage med Topbetegnelse: Trekant med nedadvendt Spids over en Diamant. (E. f. S. Nr. 52/2140 1946 og 5/377 1947).</p>

Rettelser
til
Rutemeddelelse Nr. 48.

Rute 44.
(afsluttet 4. Februar 1947)

Side	Afsnit	Linie	Rettelse, Tilføjelse:
1	I		Længderne for Punkterne 1 b og 4 rettes til henholdsvis: 12° 33',6 og 11° 49',3

Rettelser
til
Rutemeddelelse Nr. 59.

Rute 45 d.
(afsluttet 4. Februar 1947)

Side	Afsnit	Linie	Rrettelse, Tilføjelse:
1	I		Ved Punkt 1, Bredder, tilføjes: 55 (°).

Rettelser

til

Rutemeddelelse Nr. 81.

Kolberg.

(afsluttet 4. Februar 1947)

Side	Afsnit	Linie	Rottelse, Tilføjelse:
1	I		I Skemaet, ved Punkt 2, rettes „Lystd.“ til „Lysspirtd.“ Mærket „I“ til „I K“ og „Hvidt Et-Blk. hver 7 s.“ til „Hvidt Et-Blink hver 6 s.“.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

VERITAS
OIL

... og
Pilsner
det er
HOF

Tegn Deres
Forsikringer
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHÅLEØEN STRANDGADE 1

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGELHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

B&W



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S »Activ«, Korsør.
 D/S af 1912.
 D/S af 1925, Esbjerg.
 D/S »Als«.
 J. Asmussens Eft.
 Rederiet Andreas Christensen.
 D/S »Baltic«.
 D/S »Bes«.
 D/S paa Bornholm af 1868, Rønne.
 A/S Christiansholms Fabriker.
 C. Clausen, Svendborg.
 D/S »Concordia«, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 Danish American Gulf Oil Transport
 Co. A/S.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Draco«.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Bugerselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 D/S »Heimdal«.
 D/S »Hetland«.
 Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 Rederi A/S Kosmos.
 A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautic«.
 Navitas A/S.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.
 Poseidon Shipping Comp. A/S.
 D/S »Progress«.
 Partrederiet s.s. Runø.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Solnæs«.
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.
 D/S »Svendborg«.
 Oluf Svendsen.
 Hans Svenningsen.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.
 A. E. Sørensen, Svendborg.
 A/S Tankskibsrederiet.
 Jens Toft A/S.
 D/S »Torm«.
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,
 Odense.
 D/S »Trio«.
 D/S »Vendila«.
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.
 D/S »Viking«.
 A/S Det Østasiatiske Kompagni.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 8

FREDAG 21. FEBRUAR 1947

54. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARTS-KONFERENCE

Paa den nu afsluttede internationale Skibsfartskonference i London vedtoges, at Medlemsskab skal begrænses til private Redere, og at ingen Stats-Skibsfartsorganisationer kan blive oplaget. Konferencen vedtog, at dens Opgave bl. a. skal bestaa i at samordne Ekspertes Vejledning til Forøgelse af Sikkerheden ved fuld Udnyttelse af de tekniske og videnskabelige Fremskridt, og at den skal være et Middel til Samordning af den Politik, der skal følges af Rederne i de vigtigste Søfartslande.

Følgende Resolution vedtoges enstemmigt:

Idet den internationale Skibsfartskonference endnu en Gang henleder Opmærksomheden paa den absolutte Nødvendighed af at sikre Menneskeliv til Søs og træffe effektive Foranstaltninger til Reservering og Tildeling af passende traadløse Bølgelængder til Søfartsformaal kræver den, at alle Regeringer skal slutte sig sammen for at sikre Opnaelsen af dette Maal paa den forestaaende internationale Telefon- og Telegraf-Konference i Maj 1947.

Der vedtoges endvidere en Resolution, hvori Konferencen giver Udtryk for sit Ønske om at fortsætte Samarbejdet med det internationale Handelskammer. I en anden vedtaget Resolution henledes alle Søfartsnationers Regeringers Opmærksomhed paa Nødvendigheden af at bevare Suezkanalen som international Vandvej, og der gives Udtryk for Haabet om, at man ikke vil tillade noget som helst, der kunde hindre en hvilken som helst Nations Skibe i frit og fuldt ud at benytte Kanalen.

SKIBSRADIOKONFERENCE TIL APRIL

Amerika har indbudt til et 14 Dages internationalt Møde den 28. April i New York City og New London, Connecticut, for at drøfte Problemer i Forbindelse med Skibradio og Navigation.

Formaalet hermed er at informere Delegerede fra hele Verden om Amerikas Taktik ved Brugen af Skibradio og Navigation samt at demonstrere Amerikas Fremskridt paa Omraadet. Der vil paa Mødet blive Lejlighed til tekniske Drøftelser af den praktiske Udvikling og Demonstration af de sidste Loran og Radar Typer. De Beslutninger, man træffer paa Konferencen, kan muligvis føre til en verdensomfattende Standardisering af Skibradioens Hjælpe midler.

Ved Mødet repræsenteres Amerika af Repræsentanter for Industri, Undervisning og Regeringen, og Dr. Wil. Everitt fra Universitetet i Illinois fungerer som Mødets Leder.

De Lande, der indbydes til at deltage i Konferencen, er Medlemmer af De forenede Nationer med Undtagelse af Hviderusland og de ukrainske Sovjetrepublikker samt Finland, Ungarn, Irland, Italien, Portugal, Spanien, Schweiz og Yemen. Konferencen har ikke paa nogen Maade Forbindelse med De forenede Nationer.

FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME

Foreningen til Søfartens Fremme afholdt Fredag d. 14. ds. Medlemsmøde i Haandværkerforeningens Lokaler, hvortil var indbudt Elever fra Københavns

Navigationsskole. Formanden, Baron *Juel-Brockdorff*, indledede med en Omtale af Foreningens første Propagandafilm, Skoleskibsfilm, og redegjorde endvidere for Foreningens Arbejde for i Offentligheden at skabe Interesse for og Kendskab til dansk Skibsfart, og opfordrede Medlemmerne til at virke for større Tilgang til Foreningen, der burde have 5000 — og ikke som nu blot 500 Medlemmer. Derefter holdt Inspektør i Svitzers Bjergningsentreprise, Kaptajn *B. Bentzen*, et Foredrag om Bjergning og omtalte bl. a. det interessante Bjergningsarbejde ved Motorskibet *Wuri*, der senere blev kendt viden om, da Vraget under Krigen af Modstandsbevægelsen blev brugt til at spærre Sejladsen gennem Københavns Havn. Kaptajn Bentzen fortalte iøvrigt meget indgaaende om de moderne Metoder, der nu anvendes ved Bjergning af Skibe.

OVERENSKOMSTERNE I FARE?

Sømændenes og Fyrbødernes Forbund har tilstillet Dansk Dampskibsrederiforening et 1. Strejkevarsel, efter at alle de hidtidige Overenskomstforhandlinger har været resultatløse. Strejken vil kunne træde i Kraft over for alle de store Rederier pr. 1. Marts. Sandsynligvis bliver disse Overenskomstforhold de første, som Forligsmanden gaar i Gang med.

TRAFIKEN PAA KØBENHAVNS HAVN I 1946

Københavns Havn har udarbejdet en Oversigt over Trafiken paa Havnen i Aaret 1946. Det fremgaar heraf, at ialt 16,934 Skibe paa tilsammen 5,583,917 Netto Reg. Tons har anløbet Havnen. Forrest ligger naturligvis Danmark med 4,072 Skibe paa 3,995,518 Tons. Derefter følger U.S.A. med 569,174 Tons, Sverige med 354,162 Tons, Norge med 244,119 Tons, England med 158,843 Tons, Finland med 118,230 Tons. Resten omfatter Lande, der ikke har haft et samlet Antal Anløb paa 20,000 Tons, eller derunder. Den amerikanske Tonnages Placering som Nr. 2 skyldes de mange Kulskibe.

OLIETILFØRSLERNE

Forleden vendte Det Danske Petroleums Aktie-Selskabs Tankskib *Scandia* hjem med en kærkommen Last paa 11,000 Tons Diesel- og Brændselolie. Det var Meningen, at en Del af Lasten skulde have været lossat i Selskabets Hovedlager paa Avernakke ved Nyborg, men paa Grund af Isvanskelighederne dirigerede man i Stedet Baaden til København, og udlossede her al Olien i Tankanlæggene ved Østmolen og Redmolen.

Mandag Morgen d. 10. ds. forlod *Scandia* igen Havnen for at hente en ny haardt tiltrængt Olielast hjem til Danmark, men som Følge af Isen i Sundet blev det forsinket i to Dage, idet Tankskibet sad fast i en Skruning lidt Nord for Middelgrunden, og blev først fri ved »Store Bjørn«s Assistance hen paa Onsdagen d. 12. ds.

En anden af D.D.P.A.'s Tankbaade *Christian Holm* forlod den 5. Februar Northshields i England paa Vej til Caripito i Venezuela, medens Selskabets Skib *Esso Nyborg* for nylig afsejlede fra Aruba i Vestindien og ventes hjem med mere Brændsels- og Diesellole i Begyndelsen af Marts Maaned.

OVERSKIBSSYNET

Fhv. Højesteretsdommer *V. Topsøe-Jensen* er gendnævnt til Formand for Overskibssynet for et Tidsrum af 4 Aar fra 1. Januar 1947.

Af Sø- og Handelsretten i København er til Medlemmer af Overskibssynet for Tiden indtil Udgangen af Aaret 1950 udnævnt:

Skibsreder *Boeck-Hansen*,
 Kaptajn *Ejnar Kall*,
 Direktør *N. K. Nielsen*,
 Maskinmester *Oluf M. Hansen*,
 Maskinmester *O. Chr. Hansen*,
 Kommandør *K. E. Ackermann*,
 Kaptajn *H. K. Christensen*,
 Kaptajn *G. J. Ingerslev Nielsen*,
 Skibsbygmester *E. Eriksen*,
 Skibsmaskininspektør v. D.S.B. *H. C. Schambye*,
 Skibsbygmester *A. Sandersen*,
 Overingenlør *Sv. Warming*,
 Kommandør *H. Barfod*,
 Kaptajn *J. Fabricius*,
 Kaptajn *J. E. Pedersen*,
 Kaptajn *H. Rosfeldt*,
 Maskininspektør *H. O. Bjørnsen*, Rønne.

U.S.A.'S SKIBSSALG

Det amerikanske Udenrigsministerium meddeler, at engelske Skibsredere har indledt Forhandlinger om Køb af ialt 142 amerikanske Fragtskibe, der for Tiden sejler under engelsk Flag. Man er villig til at betale 100 Millioner Dollars for Skibene, der alle er af Liberty-Typen.

Der synes imidlertid at taarne sig adskillige Vanskeligheder op for dette projekterede Storsalg af amerikanske Skibe, idet velunderrettede Kredse i New York mener at vide, at United States Maritime Commission har stoppet alle Leveringer af amerikansk Tonnage til fremmede Redere, ligesom det hævdes, at der i hvert Fald ikke foreløbigt vil blive Tale om at sælge Tonnage, før Kongressen har taget Standpunkt til Sagen. Amerika har for Tiden af konkurrencemæssige Hensyn ikke Lyst til at sælge Skibe, og Admiral *W. W. Smith* vil sikkert af samme Grund faa megen Støtte, naar han foreslaar, at Laane- og Leje- loven skal opsiges med Storbritannien og Sovjet-Rusland.

Dette vil nemlig betyde, at de to Lande, der i Øjeblikket har »laant« ca. 400 amerikanske Skibe, skal levere disse tilbage. Om de Skibe, der er laant til Rusland, oplyste Admiral *Smith* i en Indberetning til Kongressens Handels- og Søfartskomite, at det drejer sig om 95 Skibe, som U.S.A. i sin Tid under Krigen laante Rusland, men som Staterne ikke har faaet nogen Godtgørelse for, ligesom alle Anstrengelser for at faa en Overenskomst i Stand med Russerne angaaende Skibene har været frugtesløse.

DEN ALM. DANSKE SKIBSFØRERFORENINGENS GENERALFORSAMLING

Den alm. danske Skibsførerforening holdt d. 18. ds. i Odd Fellow Palæet sin 72. ordinære Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører *Carl Jeppesen*. Det var den sidste Generalforsamling, i hvilken Kaptajn *H. P. Hagelberg* — Foreningens Formand gennem de sidste 26 Aar — deltog i denne Egen- skab.

Kaptajn Hagelberg indledte med at byde de godt 100 Medlemmer velkommen og foreslaa følgende Telegram afsendt til Hs. Maj. Kongen: »Den alm. danske Skibsførerforening, samlet til Generalforsamling i Odd Fellow Palæet, sender Hyldest og Tak for deres Majestæts Paaskønnelse af vor Gerning.«

Efter at Forsamlingen havde mindedes de i Aarets Løb afdøde Kolleger, gik Formanden over til Aarsberetningen, hvorunder han bl. a. oplyste, at Forenin-

gen vil søge Forhandling med Marineministeriet angaaende Minestrygningen.

I sin Beretning karakteriserede Kaptajn Hagelberg Aaret 1946 som et travlt Arbejdsaar for Foreningen, men ogsaa et Aar, der har bragt mange Glæder. Han gennemgik de mange Omraader, hvor Foreningen har været Medlemmerne behjælpelige med Udnyttelsen af deres Rettigheder i Henhold til Lovgivningen, omtalte Skibsførernes Ansættelses- og Pensionsforhold og anbefalede sluttelig Bestyrelsens Forslag om en ny Kontingentforhøjelse. I Fjor vedtoges det at forhøje Kontingentet, der tidligere har været afhængig af Tonnage og Anciennitet, til 80 Kr. aarligt for alle farende Medlemmer, men da Udgifterne fortsat stiger, foreslaas dette Kontingent nu sat op til 100 Kr. aarlig. Foreningens Medlemstal er pr. 1. Februar i Aar opgjort til 840.

Efter en livlig Debat blev baade Beretningen og Regnskabet samt Bestyrelsens Forslag om Kontingentforhøjelse enstemmigt vedtaget.

DANSK STYRMANDSFØRENINGENS GENERALFORSAMLING

Dansk Styrmandsforening afholdt Fredag d. 14. ds. Generalforsamling, hvor Forretningsfører *H. J. Christiansen* aflagde Beretning og indledningsvis udtalte, at Aaret 1946 formede sig for Skibsfarten særdeles godt; samtlige Skibe var i Fart, og der sejledes mange Penge hjem.

For vore Medlemmer, hed det videre, blev det ogsaa beskæftigelsesmæssigt set et godt Aar. Der blev ikke den store Ledighed, som vi havde ventet, naar de af vore Medlemmer, som havde været udenfor Spørringen, kom hjem uden Skibe. Grunden hertil maa søges i forskellige Aarsager, dels kom denne Hjemvendelse ikke pludselig, den kom til at strække sig over baade 1945 og 1946, og i den forløbne Del af indeværende Aar er der ogsaa kommet nogen hjem; dels er mange af vore Medlemmer blevet derude i det fremmede og har faaet varig Beskæftigelse og er blevet fremmede Statsborgere, hovedsagelig amerikanske Statsborgere. De danske Navigatorer er jo særdeles velanskrevne i amerikanske Skibe.

Den store Afgang af unge Styrmand, som fandt anden Beskæftigelse under Krigen, da Rederne lukkede af for Nyantagelser, er ogsaa en væsentlig Aarsag til den Mangel paa unge Styrmand, som nu faktisk er til Stede for at kunne udfylde alle de 3die Styrmands- pladser, som Overenskomsten af 1946 forudsætter. Vore ældre Styrmand uden faste Rederier har i det store og hele fundet Beskæftigelse som Afløsere, fordi Skibsfarten i det forløbne Aar har været drevet saa intenst, at der ikke er megen Lejlighed til at give den overenskomstmæssige Frihed, naar Skibet er i Fart, og det er derfor naturligt, at Fridagene samles sammen og gives i Form af en ekstra Ferie og Afløsning, naar Skibene er i dansk Havn.

1946 bragte vore Medlemmer betydelige overenskomstmæssige Forbedringer i deres Ansættelsesforhold. Naar ikke desto mindre Arbejdsforholdene om Bord ikke er blevet saa gode, som det kan se ud efter Overenskomsten, skyldes det dels, at Skibene drives saa forceret, men ikke mindst den Omstændighed, at Besætningsforholdene er meget daarligere. Der er for lille en Besætning i Skibene, og naar samtidig store Dele af dem, der er, endnu lider af Krigens Lige- gyldighed med Hensyn til Orden, Disciplin og Arbejdslyst, er det givet, at det gaar ud over vore Medlemmer, af hvem det kræves, at Skib og Last skal passes som forhen.

Foreningen er fuldt opmærksom paa dette Forhold, og at der maa gøres noget for at ændre paa dette. Vi har gjort adskillige Forsøg paa at vække Interesse for Spørgsmaalet; men endnu er der ikke kommet noget positivt ud heraf. Det er jo ikke et Forhold, der

Ugens Fragtberetning.

Der er ikke større Nyheder at melde fra Fragtmarkederne for Ugen, der nu er gaet. De oversøiske Markeder er stadig meget aktive, og den faste Tone, der har karakteriseret Udviklingen den sidste Tid, gør sig stadig gældende. I transatlantisk Fart er sluttet mange Kulbaade fra Northern Range til Europa til godt hævdede Rater, og de Redere, der har løbet deres Tonnage prompt, har opnaaet særdeles gode Fragter. Fra Northern Range til Holland er saaledes sluttet til \$12.50 for 27. Februar cancelling, og Belgierne synes i Øjeblikket at være villige til at betale \$12.75 for Tonnage, der kan give Februar readiness. For senere Positioner ligger Raterne noget lavere, men for Marts Lastning kan der dog opnaas omkring \$12 Basis Antwerpen eller Rotterdam. Kulraterne til Danmark er naturligvis ogsaa faste. For Lastning ult. Februar er sluttet Tonnage til \$13.90, og for Baade mellem 20. Marts/10. April er betalt \$13.40. Hampton Roads/Nordfrankrig betaler \$12.85 for Februar/tidlig Marts, og til Vestitalien er sluttet til \$13.90 for svejtsisk Regning. Af andre Kulrater kan nævnes \$14 Hampton Roads/Cork, \$12.40 Hampton Roads/Lissabon, \$15.75 Hampton Roads/Alexandria. Kornbefragtingen fra Canada og Northern Range har ikke været slet saa livlig som i de nærmest foregaaende Uger, men dette har dog ikke medført nogen Ændring i Raterne; amerikansk Liberty sluttedes saaledes fra St. John eller Halifax til UK. til 75 Cts. under de gamle WSA. Rater, option Northern Range Lastning til 50 Cts. under gamle WSA. Rater. Af anden Forretning fra Østkysten af Amerika kan nævnes: Nova Scotia/Nordfrankrig, 31 Cts. paa netcharter, Pitch fra Northern Range til Nordfrankrig \$15.65 fio. Fra Golfen er sluttet yderligere Tonnage til UNRRA for Korn, bl. a. amerikansk Liberty til \$ 18.25 til Vestitalien. Kulraterne fra Hampton Roads til Sydamerika ligger ogsaa tilfredsstillende. Til Rio er betalt \$14.50 og til Buenos Aires eller Montevideo \$13.

River Plate viser kun ringe Interesse for Tonnage.

Til Skandinavien er der Tonnage fremme til \$17.50 Basis n.a. San Lorenzo til Bergen/Malmø range incl. Danmark.

Pacifickyst Markederne er uændrede. Der er sluttet yderligere Tonnage for engelsk Regning fra British Columbia til Antwerpen eller Rotterdam til 50 Cts. under de gamle WSA. Rater, d. v. s. \$20.45.

Fra Østen er der stadig kun lidt at gøre for Tramp-tonnage. Copra fra Philippinerne til Genua/Savona eller Rotterdam indikerer \$25 fio. Fra New Zealand er der sluttet yderligere Tonnage for Stykgods til UK/Cont. til 110/- pr. 60 Cbft. bale fio., og for 5000 Ts. Manganmalm fra Vizagapatam til Mobile indikeres \$11 berth terms.

Fra Sydafrika har der været meget livlig Befragtning af Kul. Adskillige amerikanske Skibe er sluttet fra Durban til Buenos Aires eller Bahia Blanca til \$11.50, og en engelsk Baad har faaet 57/- Durban/Montevideo. Fra Aden er sluttet 8000 Ts. Salt til Japan til 65/-.

Middelhavsmarkederne er uden større Ændringer. Bona/Hamburg, Bremen eller Emden har faaet Tonnage for Fosfat til 25/6d. Fra Casablanca er sluttet 3000 Tonner for Fosfat til Holland til 31/-, og Pyrites fra Huelva til Silloth har maattet betale 41/-. Fra Sortehavet noteres Malm til USNH. til \$6.50 fio. 7000 Ts. Cement fra Split til Cuba er sluttet til \$6 fio.

Markederne i vore hjemlige Trades er naturligvis praktisk talt livløse paa Grund af Isforholdene. Der er sluttet nogle Kul- og Kokslaster fra Emden til Danmark til Rater, der ligger omkring 1/- under UMA.'s, men paa Grund af Isforholdene maa de fleste af disse Baade losse i Esbjerg.

De udgaaende Kulmarkeder er naturligvis præget af Kulkrise i England. Fra Rotterdam eller Antwerpen er betalt 19/6d. for ca. 5250 Ts. Kul til Vestitalien.

Timechartermarkedet er uforandret med mange Ordre.

kan løses ad overenskomstmæssig Vej og derfor meget vanskeligt at løse, saafremt ikke alle Parter har den rette Forstaaelse.

Medlemstallet pr. 31. December 1946 var 1654, heraf 301 passive Medlemmer.

SEJLSKIBSREDERIFORENINGEN

Den nyvalgte Bestyrelse for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe holdt forleden Dag konstituerende Møde, hvor Skibsfører H. Clausen fra Ristinge paa Langeland blev valgt til Formand og Skibsfører P. J. Jensen, m.s. »Bussard« af København, til Næstformand.

Valget af Foreningens Formand og Næstformand blev en klar Sejr for Direktør Grube og den Linie, efter hvilken han hidtil har ledet Foreningens Arbejde, og i god Overensstemmelse hermed besluttede Bestyrelsen at tilbagekalde den tidligere Bestyrelses Afskedigelse af Grube og at genansætte ham med en fler-aarig Kontrakt.

NORSKE SKIBSKØB OG -SALG

Den norske Stat har nu yderligere solgt tre af de overtagne tyske Skibe til norske Redere. — Det drejer sig om m.s. *Diète Körner*, 317 Tons d.w., der er blevet solgt til Skibsreder Meidell Olsen, Oslo, m.s. *Kondor*, 360 Tons d.w., solgt til Fylkesbåtane, og m.s. *Marga*, 311 Tons d.w., solgt til Møre Fylkes Ruteselskab.

Mørlands Tankrederi A/S, Arendal, har solgt Motor-

tankskibet *Fjordaas* til Finska Ångfartygsbolaget, Helsingør. Skibet er blevet besigtiget og godkendt af Køberne, men skal først overtages hen paa Sommeren, naar det er færdigt med sit nuværende Certifikat. Salget er et Led i Rederiets Genopbygningsprogram.

Fjordaas er paa 11.000 Tons d.w. og bygget i Kiel i 1931. Prisen skal efter Sigende beløbe sig til 225.000 Pund.

S.s. *Gaston Micard* er blevet solgt til det svenske Rederi Kellson, Linköping, og Overleveringen skal finde Sted til April. *Gaston Micard* er paa 1550 Tons d.w. og er bygget i 1917.

M.T. *Vera B.* er af Skibsreder V. Burkhoff, Oslo, solgt til et svensk Rederi. Skibet er paa 520 Tons d.w. og bygget i 1937 ved Glommens mek. Verkstad. Det ligger p. t. til Reparation i Langesund og vil blive overtaget af sin nye Ejer i Februar.

NORSKE KONTRAHERINGER I HELSINGØR

Skibsreder Per Gjerding, Bergen, har paa Helsingør Sværft kontraheret to Frugtbaade paa ca. 3000 Tons Brutto til Levering i Begyndelsen af 1948. Skibene skal gøre 16,5 Knobs Fart og faar Passagerbekvemmeligheder for 12 Personer. Længden bliver 330 Fod. og Maskineriet en B. & W. Motor paa 4200 HK.

SVENSK SKIBSFART MANGLER OFFICERER

Man glen paa Befalingsmænd indenfor den svenske Handelsflaade er for Tiden meget stor. Og man har i Øjeblikket Brug for ikke mindre end 500 Skibs-

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT ^{A/S}

(Odense Steel Shipyard Ltd. ^{A/S})

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

^{A/S} SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft ^{A/S}

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere
Forlang Bl. Katalog

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN ^{A/S}

HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA ^{A/S}

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

^{A/S} EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 20. Februar 1947.

Nr. 8.

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

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

Med dette Nummer følger:

Rutemeddelelse Nr. 89 (*Stralsund E. Rute*).
Rettelsesblad Nr. 9 (*Utklippan—Danzig Rute*).

Danmark.

477. Tilføjelse til Mangler ved den for Tiden normale Fyrbelysning og Afmærkning i danske Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/433 1947.

Tidspunkt. 17. Februar 1947.

Position. Det i Parentes vedføjede Tal henviser til Fyrets eller Sømærkets Nummer i Fyrfortegnelsen 1942.

Angaaende Positioner for Ruteafmærkningen henvises til Rutemeddelelserne.

Detaljer. De i E. f. S. Nr. 7/433 1947 givne Oplysninger om Fyrenes og Afmærkningens Tilstand er fremdeles gældende den 17. Februar 1947 med følgende Tilføjelser:

a d I. a.

Nekso Havn Fyr (843): Røde Fyr og Sirene i Uorden.

a d I. c.

Tyboron Kanal A. Lystønde (86): Inddraget: Ikke erst.

Middelgrund Kløkketønde (676): Inddraget: Ikke erst.

Middelgrund Lystønde (677): Inddraget: Ikke erst.

Stenodde Kløkketønde (678): Bortdrevet.

Rudkøbing Lob N. Lystønde (679): Inddraget: Ikke erst.

Rudkøbing Lob N. Kløkketønde (680): Inddraget: Ikke erst.

Rudkøbing S. Kløkketønde (696): Inddraget: Ikke erst.

Stryno S. Kløkketønde (697): Inddraget: Ikke erst.

Hovvig Kløkketønde (698): Bortdrevet.

a d II.

Rute 28 k.

Pkt. 5: Bortdrevet.

Rute 70.

Pkt. 2: Omb. m. rød Lysspirtd., hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s. (midlert. slukket).
Esbjerg—Nordsoen Rute.

Pkt. 10: Omb. m. rød Lysspirtd., mærket 10, hvidt Lys m. En-Fmk. hv. 4^s.

478. Midlertidige, i Forbindelse med Isforholdene iværksatte Foranstaltninger, Fyrbelysningen m. v. vedrørende.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/434 1947.

Tidspunkt. 17. Februar 1947.

Position. Se Fyrfortegnelsen 1942, hvortil de i Parentes anførte Numre henviser.

Detaller. I Forbindelse med Isforholdene er truffet de i E. f. S. Nr. 7/434 1947 meddelte Arrangementer med nedennævnte Tilføjelse:

D. Fyr, der er slukket paa Grund af Farvandets Lukning som Følge af Isforholdene:

<i>Toftum (98).</i>	<i>Agersø (708).</i>
<i>Grisetaaodde (104).</i>	<i>Vejro (711).</i>
<i>Sillerslev (109).</i>	<i>Ore (739).</i>
<i>Langerodde (110).</i>	<i>Orehoved (740).</i>
<i>Glyngøre (111).</i>	<i>Bogo (749).</i>
<i>Vodstrup (120).</i>	<i>Bøgestrom (773).</i>
<i>Fur (121).</i>	<i>Stubbekobing (779).</i>
<i>Logstør Grunde (142).</i>	<i>Borgsted (780).</i>
<i>Elehoved (523).</i>	<i>Haarbølle Pynt N. (781).</i>
<i>Lohals (525).</i>	<i>— . — S. (782).</i>
<i>Ballebro (617).</i>	<i>Grønsund (783).</i>
<i>Sottrupskov (618).</i>	<i>Tolkedyb (784).</i>
<i>Bjørno (636).</i>	<i>Læggehuk (785).</i>
<i>Østerhede (643).</i>	<i>Hestehoved (810).</i>
<i>Munke (650).</i>	<i>Feddet (816).</i>
<i>Nakkeodde (651).</i>	<i>Roneklint (817).</i>
<i>Bækkehave (652).</i>	<i>Præsto Næb (818).</i>
<i>Helleholm (707).</i>	

I. Østersøen.

479. U. S. S. R. Estland. Moon. Rauga Ledefyr forandret.

Position. c. 58° 39' 20" N. 23° 20' 00" E.

Detaller. Rauga Ledefyr paa den nævnte Plads paa NE.-Kysten af Moon er forandrede saaledes:

a) Bagfyret viser nu hvidt Et-Blink hver 4^s. Synsvidden er nu 13 Sm.

b) Forfyret viser nu hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Synsvidden er nu 12 Sm.

(N. t. M. Nr. 387. London 1947.)

480. U. S. S. R. Estland. Ösel. Svorbe Halvø. Myntu Havn. Vragafmærkning forandret.

Position: 57° 56' 50" N. 22° 08' 01" E.

Detaller: Ved et Vrag paa denne Plads er udlagt en lille, rødmalet Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 2^s. En Tømmerflaade med Lanterne, der laa over Vraget, er inddraget.

Kort Nr. 182.

(Russ. E. f. S. Nr. 1733. Leningrad 1946.)

481. U. S. S. R. Letland. Irben Stræde. Mikelsbaka Fyr. Synsvidde forøget.

Tidligere E. f. S. Nr. 52/2110 1946.

Position. c. 57° 36',0 N. 21° 58',5 E.

Detaller. Ved Mikelsbaka Fyr paa den nævnte Plads er Synsvidden forøget fra 10 Sm til 15 Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Kort Nr. 182.

(Russ. E. f. S. Nr. 1732. Leningrad 1946.)

482. Polen. Danzig Bugt. Gdynia og Danzig Anduvning. Afmærkning i Uorden. Advarsel.

- I. Paa Grund af Is maa man være forberedt paa, at samtlige flydende Sømærker i *Danzig Bugt* kan være inddraget eller i Uorden. De søfarende henvises til, ved Hjælp af terrestrisk Navigation, nøje at holde sig til Ruten. (Jfr. Rutemeddelelse Nr. 79). Opmærksomheden henledes navnlig paa Vraget paa Pladsen: 54° 32',9 N. 18° 36',4 E., der er farligt for Sejladsen.
- II. *Gdynia* Ledefyr, der viser hvidt Lys (En-Formørkelse og Hurtigblink), vil blive forandret til at vise rødt Blink.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 4/18 og 19. Danzig 1947.)

483. Polen. Pommerske Bugt. Swinemünde Anduvning. Vrag og Vragafmærkning. Position. Vrag: 53° 58' 18" N. 14° 16' 11" E.

Detaller. Et Vrag paa ovennævnte Plads er afmærket saaledes:

- a) 30 m W. for Vraget: Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelse hver 4^s.
- b) 30 m E. for Vraget: Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 6^s.

Synsvidden for Vraglystønderne angives til 0,3 Sm.

Kort Nr. 201.

(Russ. E. f. S. Nr. 1735. Leningrad 1946.)

484. Tyskland. Lübeck Bugt. Taagesignal og Undervandstaagesignal oprettet.

- I. *Position.* 53° 59' 12" N. 10° 58' 48" E.

Detaller. Paa denne Plads er oprettet en Taagesignalstation, der med Nautofon giver Tre-Toner hver 80^s. Bygningen er en rødmalet Staal-Gitterværksmast.

- II. *Position.* 1,2 Sm 326½° fra ovennævnte Taagesignalstation.

Detaller. Paa den sidstnævnte Plads, ved Yderenden af et Kabel fra den nævnte Taagesignalstation, er anbragt et Undervandstaagesignal-Apparat, der afgiver Tre-Toner hver 40^s.

Kort Nr. 186, 126 og 180.

(N. t. M. Nr. 263. London 1947.)

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

485. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 18. og 19. Marts 1947, hver Dag Kl. 1900—2200.

Position. *Middelgrunds Fort:* c. 55° 43',2 N. 12° 40',2 E.

Detaller. I ovennævnte Tidsrum afholdes Skydeøvelser fra *Middelgrunds Fort*.

Farligt Omraade under Skydningerne er Soomraadet, der strækker sig c. 2,2 Sm (4 km) fra Fortet imellem to Linier, der fra Fortet gaar i Retningerne henholdsvis NW. og NE. Sikkerhedshøjde: 300 m.

Naar der skydes, vises fra *Middelgrunds Fort* 3 røde Lys lodret for hverandre. Signalet vil blive hejst ½ Time før Skydningens Begyndelse.

Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen vil blive standset for et Skib, der passerer Farvandet.

Projektør vil blive anvendt.

486. (T). Sverige. Sundet. Limhamn Havn. Fyr beskadiget og slukket.

Position. c. 55° 36' N. 12° 56' E.

Detaller. *Limhamn norra* Fyr paa ovennævnte Plads er beskadiget af Isen og slukket.

Fyret vil blive genopført og tændt, saa snart Forholdene tillader det.

(U. f. s. Nr. 6/331. Stockholm 1947.)

487. Danmark. Store-Bælt. Korsør Havn. Dybde atter normal.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/74 1747 udgaar.

Position. c. 55° 20' N. 11° 08' E.

Detaller. Dybdeforholdene i *Korsør Havn* og i Indløbet dertil er atter normale.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

488. (S). Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Afmærkning inddraget for Is.

Positioner. *Vinga* Fyrskib: c. 57° 34' N. 11° 36' E.*Persgrunden* Lys- og Fløjtetønde: c. 58° 42' N. 10° 51' E.*Grisbådarna* Lys- og Klokketønde: c. 58° 53' N. 10° 50' E.*Detaller.* Ovennævnte Afmærkning er inddraget for Is.

(U. f. s. Nr. 6/332. Stockholm 1947.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

489. (P). Danmark. Graadyb. Sædenstrand S. Fyr forandres.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/318 og 6/430 1947.*Position.* *Sædenstrand S.* Bagfyr: 55° 29' (02") N. 8° 26' (11") E.*Detaller.* Den 1. Marts 1947 ændres *Sædenstrand S.* Ledefyr (saavel Bagfyr som Forfyr) fra at vise grønt, fast Lys til at vise hvidt, fast Lys.

490. Nordsøen S.-lige Del. Oplysninger om Fyrskibene Pit, P 11 og P 15.

I. *Tidligere E. f. S.* Nr. 50/2463 1945.*Position.* 54° 18' 45" N. 4° 29' 45" E.*Detaller.* *Pit* Fyrskib er midlertidigt udlagt paa denne Plads. Det viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s. Flammens Højde: 15,8 m. Synsvidde: 12 Sm. Fyrskibet er rødmalet, har to Master og et gult Taarn. Mellem det gule Taarn og Stormasten er en Skorsten. Dagmærke: En sort Kegle med Spidsen nedad paa Toppen af Stormasten. Taagesignal: Nautofon, der giver Morsebogstavet *F*. Undervandstaagesignal (*F* een Gang hvert 1^m). svarende til Taagesignalet.

Radiofyr Type A 2. Radiofrekvens 312,5 kc/s (960 m) Signal:

a. Morsebogstavet <i>F</i> (• • — •) 3 Gange	14,00 s.
b. Pause	1,25 s.
c. 14 Streger (— — — o. s. v.), hver af 1 ^s . Varighed og med 0,25 ^s . Mellemlum	17,25 s.
d. Pause	0,25 s.
e. Lang Streg (—————)	7,25 s.
f. Pause	1,10 s.
g. Morsebogstavet <i>F</i> (• • — •) 2 Gange	8,90 s.
h. Pause	10,00 s.

Gentagelse af hele Signalet

Pause

Periode... 360,00 s. (6^m)

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Kontinuerligt, begyndende det 4^m. af hver Time.

Klart Vejr: Det 16^m. af hver Time samt efter Anmodning. 2 Udsendelser af hele Karakteristiken.

Synkronisering: Undervandstaagesignalet begynder i det Øjeblik, da Signalet *FFF* fra Radiofyret ophører. Omsætningsfaktor: 0,8.

Kald frekvens: 500 kc/s (*Q T L*), eller (*Q T M*) dersom baade Radiofyr og Undervandstaagesignal ønskes.

II. *Tidligere E. f. S.* Nr. 33/1311 og 37/1599 1945 udgaar.

Position. 54° 16' 00" N. 7° 11' 30" E.

Detaller. *P 11* Fyrskib er midlertidigt udlagt paa den nævnte Plads. Det viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 36^s. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 11 Sm. Fyrskibet er rødmalet med Navnet *P 11* i hvidt paa begge Sider og har 3 Master. Fyret vises fra Stormasten, der bærer 2 Kegler med Spidserne mod hinanden. Taagesignal gives enten med Nautofon, Fire-Toner hver 32^s, eller med Klokke. Radiofyr Type A 2. Radiofrekvens 306,5 kc/s (979 m). Signal:

a. Morsebogstavet <i>P</i> (• — — •) 3 Gange	14,00 s.
b. Pause	1,25 s.
c. 14 Streger (— — — o. s. v.) hver af 1 ^s . Varighed og med 0,25 ^s . Mellemlum	17,25 s.
d. Pause	0,25 s.
e. Lang Streg (—————)	7,25 s.
f. Pause	1,10 s.
g. Morsebogstavet <i>P</i> (• — — •) 2 Gange	8,90 s.
h. Pause	10,00 s.
Gentagelse af hele Signalet	60,00 s.
Pause	240,00 s.
	Periode... 360,00 s. (6 ^m .)

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Kontinuerligt, begyndende det 2.^m. af hver Time.

Klart Vejr: Det 2.^m. og det 32.^m. af hver Time: 2 Udsendelser af hele Karakteristiken.

III. Tidligere E. f. S. Nr. 35/1380, 37/1454 og 48/1943 1946 udgaar.

Position. 54° 00' 00" N. 7° 51' 00" E.

Detaller. *P* 15 Fyrskib er midlertidigt udlagt paa den nævnte Plads. Det viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 36^s. Fyrskibet er rødmalet. Taagesignal: Nautofon: Fire-Toner hver 72^s.

(N. t. M. Nr. 106. London 1947.)

491. England SE.-Kyst. Goodwin Sands N. Undervandshindring.

Position. North Foreland Fyr: c. 51° 22' 30" N. 1° 26' 45" E.

Detaller. Et Skib har rapporteret at være stødt paa en Undervandshindring paa Pladsen 3,6 Sm 101° fra ovennævnte North Foreland Fyr.

(N. t. M. Nr. 236. London 1947.)

492. England E.-Kyst. Harwich Anduvning. Oplysninger om Vrag.

Positioner. a) c. 51° 58' 40" N. 1° 26' 00" E.

b) c. 51° 50' 22" N. 1° 31' 25" E.

Detaller. Paa hver af de ovennævnte Pladser a) og b) findes et Vrag. Intet af Vragene rager op af Vandet.

(N. t. M. Nr. 361. London 1947.)

493. England. E.-Kyst. Yarmouth Road. Caister Road. Oplysninger om Vrag.

I. *Position.* 52° 37' 10" N. 1° 46' 03" E.

Detaller. Paa den nævnte Plads findes et Vrag, over hvilket mindste Dybde er 5,8 m. Det Vrag, som i *engelske* Søkort er afsat tæt W. for denne Plads, udgaar.

II. *Position.* 52° 39' 59" N. 1° 46' 18" E.

Detaller. Paa den sidstnævnte Plads ligger et Vrag, hvorover mindste Dybde er 3,1 m. Det Vrag, som i *engelske* Søkort er afsat tæt N. for sidstnævnte Plads, udgaar.

(N. t. M. Nr. 161. London 1947.)

494. England E.-Kyst. Great Yarmouth E. Cross Sand Fyrskib udlagt. Lystønde erstattet af Tønde.

I. *Position.* East Caister Kirke: c. 52° 38' 55" N. 1° 43' 30" E.

Detaller. 8,4 Sm 96° fra den nævnte Kirke er Cross Sand Fyrskib udlagt. Fyrskibet viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 12,2 m. Synsvidde: 11 Sm. Fyrskibet er rødmalet og midtskibs forsynet med en Taarnbygning til Fyret. Taagesignal: Diafon: To-Toner hvert 1^m.

II. *Position.* c. 52° 36' 30" N. 1° 53' 25" E.

Detaller. Paa sidstnævnte Plads er en Lystønde erstattet med *Middle Cross Sand* sortmalede Spidstønde.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 267. London 1947.)

495. Skotland E.-Kyst. Firth of Moray. Port Gordon. Fyr slukket. Havn lukkes.
Position. c. 57° 39' 50" N. 3° 00' 30" W.

Detaller. De røde og hvide Fyr ved *Port Gordon* paa den nævnte Plads er slukket. Havnen vil officielt blive lukket den 30. April 1947.

(N. t. M. Nr. 261. London 1947.)

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

496. (T). England S.- og W.-Kyst. Anduvning af Kanalen, St. George's Channel og Bristol Channel. Advarsel.

1. I et Tidsrum af c. 6 Maanedre (fra 7. Februar 1947) vil Skibe muligvis kunne se førerløse Model-Luftfartøjer styrte i Havet inden for en Cirkellinie med Centrum i Pladsen 49° 55' N. 7° 15' W. og med Radius 75 Sm.
2. Det maximale Antal af saadanne Luftfartøjer forventes ikke at ville overstige 3 pr. Uge, og de vil kun flyve i Døgnets lyse Timer.
3. Nærmere Meddelelse vil blive givet ved *navigational broadcast* fra Radiostationerne *Lands End, Niton, Valencia* og *Port Patrick* kort Tid inden Flyvningerne finder Sted og under Henvisning til denne Efterretning.
4. Naar de søfarende modtager en saadan Radiomeddelelse, som er omtalt i ovennævnte § 3, advares de imod at komme inden for et Cirkelomraade med Centrum i den i § 1 nævnte Plads og med Radius 10 Sm.

(N. t. M. Nr. 317. London 1947.)

497. England W.-Kyst. Liverpool Bay. Fyrskib udlagt.

Position. 53° 32' 26" N. 3° 36' 09" W.

Detaller. *North West* Fyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s, er udlagt paa ovennævnte Plads. Synsvidde: 10 Sm. Fyrskibet er rødmalet, har 2 Master og en Kugle paa Fokkemasten. Taagesignal: Taagehorn: Tre-Toner hvert 1^m.

(N. t. M. Nr. 264. London 1947.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

498. Island W.-Kyst. Patreksfjord. Fyr tændt.

Position. 65° 36' 34" N. 24° 09' 44" W.

Detaller. Paa *Háanesi* paa S.-Kysten af *Patreksfjord* er tændt et nyt Fyr paa den nævnte Plads. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 20^s, Blink 2^s, Mørke 18^s, samt rødt, fast og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 15 Sm. Brændetid:

1. August—15. Juni. 11 m højt, hvidt, rundt Taarn. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt, fast Lys fra *Straumnes* til Pejl. 124°
2. Hvidt Et-Blink - Pejl. 124° - - 179°
3. Rødt - - - 179° - - 203° over *Kópanes*.
4. Grønt - - - 203° - - 282° over *Tálkna*.
5. Hvidt - - - 282° - - 299° ind i *Patreksfjord*.
6. Rødt, fast Lys - - 299° til Kysten.

Kort Nr. 42, 41, 26 og 21.

Publikationer. Fyr-Port. Nr. 950 A.

(Isl. E. f. S. Nr. 2/4. Reykjavik 1947.)

499. Island—Færøerne. Minefarligt Omraade formindsket.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1448 1946.

Positioner. a) 64° 45' N. 10° 25' W. f) 63° 10' N. 13° 20' W.
 b) 63° 02' N. 7° 05' W. g) 63° 48' N. 13° 32' W.
 c) 62° 43' N. 7° 20' W. h) 64° 06' N. 12° 32' W.
 d) 62° 19' N. 8° 30' W. i) 64° 13' N. 12° 38' W.
 e) 62° 45' N. 12° 40' W.

Detaller. Det minefarlige Omraade mellem *Island* og *Færøerne* begrænses nu af den Linie, der forbinder ovennævnte Punkter a)—i).

Kort Nr. 20 og 21.

(N. t. M. Nr. 214. London 1947.)

XIII. Navigational Warnings.**500. Senest udsendte navigational warnings.**

Detaller. Følgende *navigational warnings* er udsendt af Marineministeriets Efterretningsstation i Tiden: 10.—17. Februar 1947.

- Nr. 96: Lystønde Nr. 2, Rute 70, slukket, vil snarest blive ombyttet med Vintersømærke. Lys- og Fløjtetønde Nr. 10 i Ruten til *Esbjerg* ombyttes med rødmalet Lysspirtønde, mærket 10, Lys 2^s, Mørke 2^s.
- 97: Lystønde Nr. 2, Rute 70, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde, Lys 2^s, Mørke 2^s.
- 98: *Nolso* Radiofyr stadig i Uorden.
- 99: Taagesignalet paa *Romsø* Fyr i Uorden.

501. Tidligere navigational warnings, der paa Forespørgsel endnu udsendes fra Kystradiostationer.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/475 1947.

Detaller. Foruden de i E. f. S. Nr. 7/475 1947 nævnte navigational warnings udsendes paa Forespørgsel tillige følgende navigational warnings fra Tiden før 10. Februar 1947:

- Nr. 90: Lystønderne Nr. 5 og 9 i Rute 48 slukket.
- 92: Lys- og Fløjtetønderne *Graadyb* og *Graadyb SW.* ombyttet med Vintersømærker.
- 94: *Vyl* Fyrskib ombyttet med rød Spirtønde, Lys 2^s, Mørke 2^s. Inspektionsskibet *H. V. Ravn* vil snarest indtage Fyrskibets Plads og assistere Skibe, der kalder Inspektionsskibet pr. Radio, saa længe Forholdene tillader det.
- 95: Midlertidigt Radiofyr sat i Drift i *Grenaa* Havn paa Pladsen 56° 24' 34" N. 10° 55' 46" E. Rækkevidde: 50 Sm. Sendefrekvens: 294,5 kc/s (1019 m). Tonefrekvens: 1269 c/s. Sender som følger. Bogstaverne *GGGG* 11,25^s. Pause 1,25^s. 3 Streger paa hver 10^s, adskilt ved Pauser af hver 0,50^s. Varighed 31,0^s. Pause 1,25^s, Bogstaverne *GG* 5,25^s. Pause 10,00^s. Total Varighed 1^m. Gentagelse af ovenstaaende 1^m. Hele Udsendelsens Varighed 2^m. Pause 4^m. Periode 6^m. Sendetider i usigtbart Vejr hvert 6^m, regnet fra det 4^m af hver Time. I sigtbart Vejr fra det 4 og 10^m af hver Time. Endvidere sættes Radiofuret i kontinuerlig Funktion hver Nat fra Kl. 0100 til Kl. 0600 dansk Tid.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

502. Danmark. Kattegat. Grønne Revle N. Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 6/427 1947.

Rettet Position: 56° 03' 24" N. 11° 43' 38" E.

Detailler: Vraget af M/S *Birgitte Høeg* er sunket paa ovennævnte Plads.

503. Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig. Undervandshindring.

Position. c. 56° 07' N. 10° 34',5 E.

Detailler. Et Skib med c. 3 m Dybgående rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa ovennævnte Plads. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

Stralsund E.

I. Ruten gaar fra Ruten *Swinemünde W.* (Punkt 2) til *Stralsund* og er aaben for afmagnetiserede Skibe med Dybgaende 5,2 m eller derunder. Sejlads er kun tilladt i Døgnet lyse Timer, og Skibene bør strengt holde sig til Rutens Midterlinie. Der er Lodstvang for Skibe, der stikker mere end 2,5 m. Ved almindeligt internationalt Signal tilkaldes Lodsens fra Lodsstationen paa *Øen Ruden* (54° 12',4 N. 13° 46',3 E.). Lodsens kommer med Fartøj til Tønden i Rutens Punkt 2.

Ved Punkt 15 deler Ruten sig i 2 Dele: *S.-lige* og *N.-lige Sejlløb*.

A) *S.-lige Sejlløb* gaar i *Ziegelgraben* og under Broen *Rügendamm* (mellem Fastlandet og *Øen Denholm*). Højden af den Del af Broen, hvor Skibe passerer, er 6 m, Bredden 25 m.

B) *N.-lige Sejlløb* gaar under *Stralsund Broen* (mellem *Øerne Denholm* og *Rügen*). Det 3. og 4. Brofag, regnet fra *Rügen*, er sejlbare, Højde 8 m, Brede 50 m. 3. Brofag benyttes ved Indsejling i *Stralsund Havn*, og 4. Brofag benyttes, naar man sejler ud fra Havnen.

Broerne mellem Fastlandet og *Rügen* aabnes ikke.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 14',2	14° 04',1	Spirtd. m. 1 Ballon.	r.- og hv.-tern.	4		Tilslutningspunkt til Ruten <i>Swinemünde W.</i>
	1 Mellempunkt		Spidstønde <i>Greifswalder Oie</i> m. Stage	r.	<i>Greifsw. Oie</i>		
2	54° 12',3	13° 53',0	Spidstønde <i>Osttief Ost</i> m. 1 opadv. Kost over 1 Ballon.	sort- og r.-tern.	<i>Osttief Ost</i>		Ved <i>Osttief</i> Fyr- linie.
3	54° 12',5	13° 49',7					
4	54° 12',9	13° 49',2					
5	54° 12',1	13° 46',9	Stumptønde <i>Ruden Reede</i> m. Ballon.	graa	<i>Ruden Reede</i>		
6	54° 11',3	13° 46',4					
7	54° 11',5	13° 43',7					
8	54° 12',5	13° 42',1	Cylindertønde <i>Schuhmacher Grund S.</i> m. 2 opadv. Koste.	hv.	<i>Schuhmacher Gr. S.</i>		
	8 Mellempunkter (c. 1 Sm indbyrdes Afst.).		Spidstr. m. Stage.	r.			

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Målet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
9	54° 12',4	13° 26',8	Spidstønde <i>Palmer Ort</i> m. Ballon.	r.	<i>Pal- mer Ort</i>		I <i>Falkenhacken</i> Fyrlinie.
10	54° 12',6	13° 24',2					I <i>Maltzien</i> Fyr- linie.
11	54° 13',9	13° 21',9					I <i>Dewin</i> Fyrlinie. I <i>Drigge</i> Fyrlinie. I <i>Andershof Ost</i> Fyrlinie.
12	54° 14',1	13° 19',4					
13	54° 15',8	13° 12',7					
14	54° 17',1	13° 10',5					
<i>A. S.-lige Sejllob.</i>							
15	54° 16',6	13° 08',5					I <i>Denholm</i> Fyrlinie. Tværs af Duc d'Al- be ved S.-Enden af <i>Denholm</i> .
16	54° 18',2	13° 07',7					
Herfra videre paa skiftende Kurser under Broen <i>Rügendamm</i> ind i <i>Stralsund</i> Havn.							
<i>B. N.-lige Sejllob.</i>							
15	54° 16',6	13° 08',5					I <i>Denholm</i> Fyrlinie. I <i>Andershof Nord</i> Fyrlinie.
17	54° 17',3	13° 08',0					
18	54° 18',5	13° 08',5					3. Brofag (regnet fra <i>Rügen</i>).
19	54° 19',2	13° 08',0					
Herfra videre paa skiftende Kurser til							
20	54° 19',5	13° 07',3					Indsejling i <i>Stral- sund</i> Havn.
21	54° 19',2	13° 06',3					

Ruten er i de snævre Løb afmærket med

- a)] Sorte Spidstønder, mærket med Nummer, paa S.-Siden;
 b) Røde Tønder med Stage, mærket med Bogstaver, paa N.-Siden af Ruten.
 Numrene og Bogstaverne begynder E. fra, som følger:

a)	b)
1	A
S 1	SA
2	SB
3	E
4	F
5	G
6	H
7	I
8	K
9	L
10	M m. 1 opadv. Kost.
11	N
12	O
13	P
—	Q
(Palmerort) 1	R
2	S
3	T m. 1 opadv. Kost.
4	—
5	A 1 (Palmerort).
6	A 2
7	B
8	C
9	D
10	E
11	F
12	G
13	H
14	I
15	K
16	L
17	M
18	N
(Ziegelgraben) 1	N 1
2	O
3	mærket Ziegel-Graben†)
4	B
19	C
20	D

†) N. for Rutens Deling (Forgrening) i S.-lige og N.-lige Sejlløb.
 (Russ. E. f. S. Nr. 1687, 1711, 1741 og 1742. Leningrad 1946.)

Rettelser

til

Rutemeddelelse Nr. 79.

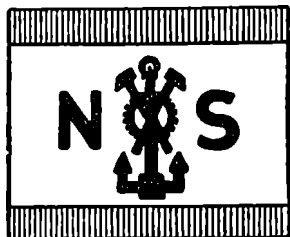
Utklippan—Danzig (Gdynia).

(afsluttet 18. Februar 1947)

Side	Afsnit	Linie	Rettelse, Tilføjelse:
3	II	2—4	Fyrkarakteren for begge Fyr i <i>Gdynia</i> Ledefyrlinie vil blive forandret til <i>rødt</i> Blink. (E. f. S. Nr. 8/482 1947).
3	II	14—18	Fyrkarakteren for begge Fyr i <i>Brzezno (Brösen)</i> Ledefyrlinie er ændret til: „hvidt Et-Blink hver 3,8 s.“.
4	II	2—6	Fyrkarakteren for begge Fyr i <i>Westerplatte</i> Ledefyrlinie er ændret til: „rødt Et-Blink hver 3,8 s.“. (E. f. S. Nr. 7/449 1947).

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

SCHERMULY

PISTOLRAKETTER FOR
LINEKASTNING

bruges i 90% af alle britiske Skibe.
Sikreste Forbindelsesmiddel med nødsteedt
Fartøj eller med Land.
Hurtigste Redningsmiddel for Mand overbord.
Rækkevidde indtil 1000'

FALDSKÆRMSNØDSIGNAL

for Tilkaldelse af Undsætning.
Bør findes i alle Redningsbaade.
Automatisk Affyring af Raket og Tænding i
1000' Højde af faldskærmbaaret Blus med
150,000 Lys Styrke og $\frac{3}{4}$ Min. Brændetid.
Synligt indtil 50 Sømils Afstand

Eneforhandler i Danmark

**SCANDINAVIAN
STEEL & SHIPPING AGENCY**
A. LØNBERG-HOLM

Toldbodvej 40, København K.
Telf. C. 14.150 . Telg. Scandship

Den store Succes



**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADESGADE 47
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusøer«

Telefon Central 12057

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING — KLARERING — SPEDITION — ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“

RIGSTELEFON NR. 7

TELEFON NR. 108, 409 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.

Privat 1030

Telegr.-Ad.

»Hude«

Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 9

FREDAG 28. FEBRUAR 1947

54. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFØRERFORENINGENS BESTYRELSE

Udfaldet af Afstemningen paa den alm. danske Skibsførerforenings Generalforsamling blev følgende: Af farende Medlemmer genvalgte Kaptajn J. P. Hansen, Rederiet J. Lauritzen (134 St.), Kaptajn J. C. Jørgensen, I. Asmussens Rederi (109 St.), Kaptajn K. Nielsen, D.F.D.S., (147 St.), Kaptajn G. H. Nordhoek, Grønlands Styrelse (150 St.), og Kaptajn N. Vange, D.S.B. (129 St.), og nyvalgte Kaptajn K. Goth, Vendila (107 St.) og Kaptajn H. C. Røder, Orient (135 St.). Af ikke-farende Medlemmer genvalgte Kaptajn E. Lerche-Jørgensen, tidl. Rederiet J. Lauritzen (124 St.), og Kaptajn J. L. Madsen, tidl. Orient (102 St.), og nyvalgte tidl. Skibsfører i Øresundsselskabet, Mønstringsbestyrer J. Kastrup Olsen (112 St.). Tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet »Gylfe«, Navigationslærer H. Neergaard, der hidtil har haft Sæde i Bestyrelsen, opnaaede ikke Genvalg. Kaptajn J. Chr. Andersen, Rederiet A. P. Møller, der ligeledes var Medlem af Bestyrelsen og afgik efter Tur, havde ikke opstillet sig til Genvalg.

De fratrædende Revisorer, Kaptajnerne Peter Nielsen og P. Aggerholm, og Suppleanten, Kaptajn P. Thomsen, genvalgte enstemmigt. Forslaget om at forhøje de farende Medlemmers Kontingent fra 80 til 100 Kr. aarligt vedtoges med 149 St. mod 13.

Foreningens mangeaarige Formand, Kaptajn H. P. Hagelberg, der fyldte 70 Aar i Fjor, fratræder som bekendt sin Post til Sommer. Stillingen som Formand er derefter opslaaet ledig og skal besættes med en erfaren Skibsfører, der ikke nødvendigvis behøver at være valgt Medlem af Bestyrelsen.

Ø. K.s NYERHVERVELSER

Som omtalt i Dansk Søfarts Tidendes forrige Nummer omgaas man i U.S.A. med Planer om at standse Salget af Overskudstonnagen til udenlandske Rederier. Dr. polit. M. Christoffersen fra Ø.K. erklærer imidlertid, at denne Bestemmelse næppe vil berøre Leverancen af de 3 Liberty-Skibe og 3 Victory-Skibe, som Kompagniet har købt i U.S.A. Liberty-Skibene skal leveres omgaaende, og det er Meningen, de skal komme til Danmark lastet med Kul i April Maaned. Leverancen af Victory-Skibene vil trække lidt ud, da disse først skal til Værft for at undergaa visse Forandringer.

SKIBSVÆRFT I SØNDERBORG

Aktieselskabet Sønderborg Skibsværft holdt forleden Dag stiftende Generalforsamling. Det nye Selskab har en Aktiekapital paa 400.000 Kr., der er fuldt tegnet og indbetalt. Selskabets Formaal er at bygge og reparere mindre Skibe og andre Fartøjer indtil en Størrelse af 500 B.R.T. Til Bestyrelsen valgtes Ingeniør Stenderup-Jensen, Direktør Niels O. Hansen, Købmand Perregaard, Skovby, Skibsbygger Lejf Weess, Toft, Bygmester P. P. Villadsen, Konsul Knud Eriksen og Landsretssagfører Kjølbye. Landsretssagfører Kjølbye valgtes ved det konstituerende Møde til Selskabets første Formand. Virksomheden kan paabegyndes i Løbet af kort Tid, idet man overlager en Del af det gamle Skibsværft med det samme.

Ø. K.: 10 PCT.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler, at Driftsresultatet for Aaret 1946, heri indbefattet Brugsgodtgørelse for Skibe i Sejlads for England og Canada under Krigsperioden, samt Overførslen fra forrige Aar 1.150.611 Kr. og efter Fradrag af Administrationsudgifter, Skatter, Renter og Afskrivninger samt Hensættelse af 4.927.864 Kr. udgørende Kompagniets resterende Garantiforpligtelse overfor Krigsforsikringen for danske Skibe, andrager 18.775.515 Kr.

Det foreslaas at udbetale 10 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, at overføre 2.000.000 Kr. til et Konjunkturfond i Henhold til Lov af 30. Juni 1941, jfr. Lov af 30. Marts 1946, at overføre 4.000.000 Kr. til Ekstra Reservefond, 2.500.000 Kr. som Bidrag til Pensionsfonden og 2.100.534 Kr. til næste Aar.

Kompagniets Beretning forventes at foreligge ved Maanedens Udgang.

Det Østasiatiske Kompagni, der som en naturlig Følge af Krigen ikke gav Udbytte i Aarene 1940—44, gav for 1945 et Overskud paa 9.456.854 Kr. inklusive en Overførsel paa 1.019.390 Kr. og efter Fradrag af Administrationsudgifter, Renter, Henlæggelse til Skatter samt Afskrivninger. Heraf blev udbetalt 8 pCt. Udbytte til Aktionærerne, 2 Mill. Kr. blev henlagt til Ekstra-Reservefond, 1 Mill. Kr. blev overført til Kompagniets Pensionsfond og 1.150.611 Kr. overførtes i ny Regning. Ved Udsendelsen af dette Regnskab gjorde Kompagniet opmærksom paa, at den endelige Fastlæggelse af Leje for Skibene, medens de sejlede under allieret Flag, ikke forelaa ved Regnskabsaarets Slutning, og derfor ikke var taget til Indtægt.

Som det fremgaar af ovenstaaende Regnskabsmeddelelse for 1946, er Beløbene for Brugsgodtgørelse for disse Skibe nu indbefattet, og Regnskabet fremtræder derefter med et Overskud paa 18.775.515 Kr., efter at der forlods er hensat næsten 5 Mill. Kr., der udgør Kompagniets resterende Garantiforpligtelse overfor Krigsforsikringen for danske Skibe. Foruden at forhøje Udbyttet til 10 pCt. kan Kompagniet saaledes for 1946 henlægge 6 Mill. Kr. til Reserverne og forøge det overførte Beløb fra 1,1 Mill. Kr. til 2,1 Mill. Kr.

B. & W.s AARSBERETNING

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1946. Selskabets Regnskab udviser et Netto-Overskud paa 7,3 Mill. Kr. I Beretningen siges, at det i Løbet af Aaret 1946 er lykkedes at faa Selskabets Drift ind under mere normale Forhold, og at der er faktureret Ordre til ialt 75,8 Mill. Kr., deraf 43,1 Mill. Kr. til Udlandet. B. & W. har præsteret 11 pCt. af Danmarks Industrieksport.

I Beretningen oplyses det, at Mangelen paa Arbejdskraft vedvarer, saaledes at der i Gennemsnit kun har været beskæftiget 5654 Arbejdere og Funktionærer, mens der kunde have været antaget et betydelig større Antal Arbejdere. I 1945 beskæftigedes gennemsnitlig 4944 Arbejdere og Funktionærer. I Arbejder- og Funktionærløn er der i det forløbne Aar udbetalt ca. 40,5

HAVNEN I LE HAVRE

Havnen i Le Havre tør vel nok siges at være den mest krigshærgede Havn i Europa, mener Lloyds List at turde paastaa. Ved Befrielsen lukkede saaledes ikke mindre end 300 Vrag af for Adgangen til Dokkerne, og 17,500 Meter Kaj laa i Ruiner. Af Havnens tidligere 247 Kraner var der kun faa, der kunde bruges, og ingen af de syv Tørdokke var i Orden.

Heldigvis var der kun sket en ret ringe Tilsanding af Havnen, skønt der ikke havde været mudret op i seks lange Aar. Nu arbejder tre Opmudringsmaskiner i Havnen. Arbejdet med at gøre Kajerne brugelige igen er i fuld Gang, og man regner med at faa store Kajlængder i Orden inden Aarets Udgang.

I Oktober var 120 Kraner reparerede og andre 100 er under Bygning i Frankrig eller i Udlandet. Af Havnens 360,000 kvm. Lagerrum er nu de 200,000 i Brug. En Tørdok, der kan tage Skibe paa 180 Meters Længde, 26 Meters Bredde og 8,5 Meters Dybgaende, er repareret og taget i Brug sammen med tre mindre Tørdokke.

SPANSK SKIBSFART

Under Krigen var Spanien det eneste Land, der opretholdt regelmæssig Trafik paa Argentina, og baade Passager- og Lasttrafikken var paa spanske Hænder, men nu maa Landet regne med en stærk Konkurrence paa dette Felt. Ganske vist er baade Tyskland og Frankrig sat ud af Spillet, men til Gengæld sætter Italien ind, idet dette Land fornylig har erhvervet to Skibe til Ruten Genua-Buenos Aires. Desuden begynder ogsaa Argentina at røre paa sig med sine nye i England byggede Skibe. Tre af disse, nemlig *Rio Dulce*, *Rio Chubut* og *Rio Menguén*, vil blive sat ind i regelmæssig Fart mellem Argentina og Middelhavet og skal anløbe Montevideo, Santos, Bahia, Las Palmas, Barcelona, Marseille og Genua. Ogsaa England har optaget regelmæssig Trafik paa Sydamerika. De Lastskibe, Spanien kan sætte ind i denne Konkurrence, kan ikke kaldes moderne, og da Landet kun besidder Passagerskibe af Cabo-Typen — de to nye Skibe af Elcano-Typen bliver først færdige om tre til fire Aar — vil det helt og holdent bero paa den spanske Skibsbygningspolitik, om Landet vil kunne bevare det Forspring, det har i Øjeblikket i Sydamerikafarten.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsfarten i November

Statistiken over Skibsfarten paa danske Havne i November 1946 viser nogen Nedgang sammenlignet med Oktober. Det samlede Antal Anløb faldt fra 7173 til 6792, Skibenes Netto-Registerlønnage fra 1,140,000 til 1,059,000 Tons, den udlossede Godsmængde fra 875,000 til 799,000 Tons og den indladede Godsmængde fra 457,000 til 454,000 Tons.

Havneudvidelser i Struer

Struer-Holstebro Havnebestyrelse har ladet udarbejde Planer til en stor Udvidelse af Struer Havn. Projektet er paa 1,2 Mill. Kr., og der har i Struer hele Tiden været Stemning for at søge det gennemført snarest muligt, hvorimod Havnebestyrelsesmedlemmerne fra Indlandsbyen Holstebro har været mere betænkelige og i hvert Fald ikke villet tage nogen endelig Beslutning, førend det var bekendt, om Staten vilde yde Tilskud til Arbejdets Gennemførelse.

Nu meddeles det imidlertid, at Havnebestyrelsen har besluttet at søge en væsentlig Del af Udvidelsen gennemført, saa snart Materialer kan skaffes, og uden Hensyn til, om

Skibsbesigtigørelser

Besigtigelsesmand i 9 Aar for Den Norske Sjøkontroll i Storbritannien paatager sig privat Besigtigelse af Skibe, Bundbesigtigørelser, Havarier, Skader, Reparationer samt for Køb og Salg.

H. Schieldsøe

3, Princes Gate E.,

Liverpool 8

Telefon: Lirk Lane 3497

Staten vil yde Tilskud eller ej. Grunden hertil er naturligvis, at der faktisk mangler Plads paa Havnen, saa at man ikke uden en Udvidelse kan imødekomme foreliggende Ønsker om Arealer. Saadanne Ønsker er fremsat bl. a. af »Danske Molerhuse« og af »Dansk Andels-Gødningsforretning«.

Den Del af Havneudvidelsen, der saaledes under alle Omstændigheder skal virkeliggøres, vil koste ca. 480,000 Kr.

Nyt Værft i Aalborg

Skibsreder *E. Nygaard*, Aarhus, har lejet et Areal ved Aalborg Havn for der at opføre et Staalskibsværft. Skibsreder Nygaard har Planer om at bygge Staal-Motorskibe paa indtil 500 Tons, som han regner med vil blive efterspurgt ved Genopbygningen og Moderniseringen af den danske Indenrigsflaade.

Minesprængt

Den 3000 Tons store Damp *Sirius* af Stockholm er minesprængt i Adriaterhavet udfor Promontore i Nordøstitalien. Damperen, der ejes af Rederiet Iris, løb i Sneykning paa en Mine og sank kort efter. Af den 22 Mand store Besætning savnes en. *Sirius* var bygget i 1946 og sejlede for Tiden med Last for den hollandske Stat.

Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Det forenede Paketrederi Aktieselskab (Det forenede Dampskibs-Selskab, Aktieselskab)« af København. Medlem af Bestyrelsen og Forretningsfører (Direktor) N. Sørensen er afgaaet ved Døden. H. Juul, H. Kjerulf er udtraadt af, og Direktør Magnus Emil Olsen, Kantorparken 9, København, Underdirektør Georg Andersen, Skovrankevej 1, Kontorchef Axel Hugo Bentsen, Skovvej 29, begge af Gentofte, er indtraadt i Bestyrelsen. Nævnte M. E. Olsen er tiltraadt som Forretningsfører (Direktør).

Ændringer i Skibsregisteret

Brutto- og Netto-Tonnagen for m.s. *Ragnhild* af København (OYVR) er nu henholdsvis 2373 og 1307 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. (Sandpumper) *Uffe* af København (OUMX) er nu henholdsvis 323 og 121 Tons.

Brutto-Tonnagen for m.s. *Kronprins Frederik* af Esbjerg (OZHW) er nu 3894 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *Frederiksborg* af København (OXSB) er nu henholdsvis 1823 og 1097 Tons.

Canadisk Skibsbygning

Canadiske Skibsbyggerier har nu Ordre til en Værdi af £27 Mill., hvoraf de 17 Millioner Pund er for fransk Regning, ligesom man venter kinesiske Ordre paa £3 Mill. i en nær Fremtid. Et kinesisk Rederi The Ming Sung Industrial Company underhandler om Levering af 12 Skibe. Ogsaa Argentina og Chile ligger i Underhandlinger om Nybygninger, medens Brasilien har bestilt fire 7500 Tons hurtiggaaende Lastskibe.

Australisk Skibsbygning

I Følge Udtalelser af den australske Statsminister *J. B. Chifley* vil Australien i Løbet af kort Tid gaa i Gang med at bygge 10 Skibe, deraf 4 paa hver 6000 Tons og 4 paa hver 4000 Tons Br. beregnet til Kultransport. De to andre bliver mindre Skibe, hvoraf det ene skal have Dampmaskine og det andet Motor.

PERSONALIA

75 Aar

Den 1. Marts fylder tidl. Fører i C. K. Hansens Rederi og senere Bestyrer af Københavns Bunkerkul Depot, Kaptajn *H. C. Hansen* 75 Aar.

70 Aar

Tidl. Fører i D. F. D. S., Kaptajn *Carl Nielsen*, fylder den 3. Marts 70 Aar. Kaptajn *Nielsen*, der sidst var Fører af s.s. »Trondhjem«, pensioneredes 1942.

60 Aar

Tidligere Fører i D/S »Torm«, Kaptajn *F. J. Pihl* fylder den 5. Marts 60 Aar. Kaptajn *Pihl* forlod Søen 1935 og er bosiddende i Rude.

50 Aar

Den 5. Marts fylder Skibsinpektør i Thai Navigation Co., Bangkok, Kaptajn *Helge Olsen*, 50 Aar. Helge Olsen er for Tiden hjemme paa Ferie.

Fyrvæsenet

Marineministeriet har under 7. Februar 1947 ansat Styrmand af 2. Grad i Fyr- og Vagervæsenet *Volmer Marne Høyer Emdal* som Styrmand af 1. Grad i Fyr- og Vagervæsenet, og Fyrskibsførerne i 8. Lønningsklasse a. *Peter Løjtved Fabricius* og *Jørgen Christian Hansen* som Fyrskibsførere i 7. Lønningsklasse, alle fra 1. Februar 1947.

SKIBSDRENG

Stilling søges som Messedreng, Kullempere eller lignende om Bord paa et Skib, der gaar paa Udlandet. — Jeg er 27 Aar. — Søfartsbog haves.

KRISTIAN FRANSEN
Voer pr. Ørsted

Positionsliste pr. 25. Februar 1947

Danla

Cyrl forv. afg. Emden 27.2. til Huelva. — Danklint ank. Kalundborg 14.2., laster til Genua. — Tovell rep. Rotterdam.

Dannebrog

Dansborg ank. Buenaventura 23.2. — Ellensborg ank. Kbhvn. 2.2. — Frederiksborg ank. Kbhvn. 26.1. — Lilleborg ank. Kyndby 4.2. — Nordborg ank. Oxelösund 8.2., Destination: Manchester. — Silkeborg ank. Kbhvn. 12.2. — Skodsborg ank. Emden 21.2., laster for Esbjerg. — Søborg afg. Santander 22.2. til Port Talbot. — Taarnborg ank. Aalborg 15.2., Dok. — Uranienborg ank. Helsingør 31.8., Dok. — Ørneborg ank. Kbhvn. 5.2.

De Forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Emden 27.2. — Concordia forv. ank. Cardiff 5.3. — Hafnia oplagt Kbhvn. — Scandia oplagt Kbhvn.

Det Dansk-Franske

Blekinge afg. Newport News 10.2. til Esbjerg. — Bornholm ank. Grand Bassam 22.2. — Halland afg. Cardiff 14.2. til U. S. A. — Skaane afg. Immingham 19.2. — Slesvig afg. Esbjerg 18.2.

Det Danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ligger i Kbhvn. — Wm. Th. Malling ank. Emden 22.2.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Caripito 26.2. — Esso Nyborg forv. ank. Kbhvn. 3.3. — Scandia forv. ank. Curacao 7.3.

D.F.D.S.

Alabama henligger i Kbhvn., skal i Dok for Bundbehandling. — Alexandra i Esbjerg-Grimsby Ruten, fra Esbjerg hver Fredag, fra Grimsby hver Tirsdag. — Argentina afg. New York 15.2. til Kbhvn. — Arizona afg. Porto Alegre 21.2. til Rosario og Buenos Aires. — Bergenhus ank. Leith 21.2. — Bolivia afg. New York 23.2. til Kbhvn. og Oslo. — Brasilien afg. Bahia 22.2. til Pernambuco, derfra ca. 26.2. til Kbhvn. via St. Vincent og Madeira samt evl. Lissabon. — Brynhild ank. Kbhvn. 2.2. — California afg. Aalborg 1.2. via Las Palmas til Rio de Janeiro, afg. Las Palmas 15.2. — Delaware i Dok i Kbhvn. siden 14.1. — Dronning Alexandrine ank. Kbhvn. 22.2., afg. 26.2. til Thorshavn-Reykjavik. — Egholm ank. Palermo 23.2., afg. 25.2. til Oran, Valencia og Torrevecija. — Florida ank. Limassol 24.2., derfra til Famagusta og Palæstina. — Garonne henligger i Kbhvn. — Georgia i Dok i Frederikshavn til ca. 8.3. — Halddan afg. Kristiansand 23.2. til Kbhvn. — Harald ank. Cardiff 21.2., derfra ca. 25.2. til Swansea/Liverpool-Kbhvn./Randers. — Hindsholm ank. Casablanca 6.2., derfra ca. 21.2. til Tanger, Oran, Algier og Tunis. — Hjortholm ank. Kbhvn. 19.2., herfra ca. 5.-6.3. til Antwerpen og Middelhavet. — Hroar ank. Kbhvn. 25.2. — Ivar ank. Kbhvn. 22.2. — Jolantha ank. Kbhvn. 3.2. — Katholm afg. Antwerpen 22.2. til Casablanca, Tanger, Oran og Algier. — Kentucky afg. Kristiansand 23.2. til Kbhvn. — Knud ank. Manchester 17.2., derfra ca. 3.3. til Kbhvn., Aarhus og Aalborg. — Louisiana ank. Kbhvn. 14.2., skal efter Udlosning i Dok. — Maine afg. Lissabon 22.2. til Piræus og Alexandria. — Margrethe ank. London 17.2., derfra ca. 26.2. via Immingham til Kbhvn. — Marocco ank. Bordeaux 25.2., derfra til La Pallice og Kbhvn. — Paraguay afg. New York 24.2. til Baltimore/Norfolk/New York, fra New York

forv. 1.3. til Kbhvn. — Saga afg. Oslo 23.2. til Kbhvn. — Skjold ank. Antwerpen 7.2., laster til Kbhvn. — Station II i Fart Kbhvn.-Østnorge-Kbhvn., henligger i Sarpsborg lastet til Kbhvn., afventer nærmere Ordre. — Svanholm ank. Antwerpen 8.2. — Taarnholm ank. Kbhvn. 12.2., skal til Odense og Aalborg. — Texas ank. Antwerpen 19.2., derfra ca. 1.3. via Lissabon til Levanten. — Thyra afg. Newcastle 21.2. til Kbhvn. — Tomsk ank. London 17.2., derfra ca. 25.2. via Immingham til Kbhvn. — Trondhjem ank. Esbjerg 24.2., derfra ca. 27.2. til London. — Tula ank. Randers 4.2. — Tunis afg. Haifa 15.2. til Antwerpen og Esbjerg, pass. Gibraltar 24.2. — Tyr afg. Esbjerg 25.2. til Grimsby. — Uruguay ank. Oslo 22.2., derfra ca. 26.2. til New York. — Virginia ank. Kbhvn. 22.2., fortsætter herfra til Kalundborg.

Jutlandia

Jens Toft afg. Newport News 22.2. — Karen Toft ligger i Nyborg.

J. Lauritzen

Indian Reefer ank. London 24.2. — Argentinean Reefer afg. Buenos Aires ca. 27.2. til London. — Egyptian Reefer ank. Buenos Aires 24.2., derefter til Rio og Santos. — African Reefer reparerer Danmark. — Gerda Dan afg. Talcahuano 21.2. til New York. — Marna Dan afg. New York 22.2. til Chile. — Paula Dan ank. Callao 20.2., derefter til Chile. — Karla Dan afg. Valparaiso 19.2. til New York. — Lotta Dan afg. Sagua 21.2. til New York. — Laila Dan afg. New York 18.2. til Ecuador. — Selma Dan ank. Buenaventura 23.2., derefter til Peru. — Linda Dan afg. Sagua 21.2. til New York. — Jutta Dan ank. Leixoes 22.2., derefter til Lissabon. — Randa reparerer Danmark. — Ulla reparerer Danmark. — Laura Dan reparerer Danmark. — Maria Dan afg. Esbjerg ca. 26.2., derefter Rotterdam/Dunkirk. — Jelva Lau oplagt i Karlshamn paa Grund af Is 12.2. — Lilian ank. Den Helder 24.1. — Anna Lau oplagt i Ystad 17.2. paa Grund af Is. — Inger Lau oplagt i Åbo 20.2. paa Grund af Is. — Nerma Lau ank. Emden 25.2., laster til Danmark. — Katja Lau ank. Pomaron 24.2., laster til Oran. — Hedda Lau reparerer Danmark. — Nancy Lau oplagt i Åbo 20.2. paa Grund af Is. — Ninna Lau afg. Esbjerg ca. 24.2. til Emden.

Myren

Asbjørn afg. Baltimore 13.2. til Danmark. — Astrid afg. Cardiff 22.2. — Birthe ank. Kbhvn. 4.2. — Chr. Sass afg. Jibuti 15.2. — Clara ank. Esbjerg 21.2. — Stal ank. Rotterdam 16.2.

Norden

Norden afg. Penang 23.2., forv. ank. Colombo 28.2. — Nordfarer ank. Kbhvn. 19.2. — Nordkap ank. Kbhvn. 19.2. — Nordkyn afg. Las Palmas 23.2. til Danmark. — Nordpol ank. Stavanger 24.2.

Orient

Astoria ank. Stavanger 23.2. — Westralia afg. Algier 22.2. til Hampton Roads.

Pacfic

Paris ligger i Kbhvn.

Vendila

E. M. Dalgas afg. Reykjavik 16.2. — Otto Petersen afg. Hampton Roads 19.2. til Danmark. — P. N. Dam ligger i Helsingør. — Svend Pii ank. Amsterdam 22.2.

Ø. K.

Annam afg. Kohsichang 19.2. til Manila. — Asia pass. Minikoi 24.2. til Aden. — Bintang afg. Singapore 21.2. til Saigon. — Erria ank. Kbhvn. 6.2. — Falstria pass. Butt of Lewis 23.2. til New York. — Fionia ank. Middlesbrough 15.2. — India ank. Southampton 15.2. — Java ank. Shanghai 24.2. — Jutlandia ank. New York 20.2. — Kina afg. Genua 25.2. til Port Said. — Korea ank. San Francisco 24.2. — Lalandia pass. Messina 25.2. til Fremantle. — Malacca pass. Dondra Head 19.2. til Aden. — Manchuria afg. Singapore 21.2. til Manila. — Meonia ank. London 22.2. — Mongolia ank. Antwerpen 23.2. — Norden afg. Penang 23.2. til Colombo. — Selandia ank. Newcastle (Australien) 25.2.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. BGGÉ

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
ABONNEMENT KR. 5.00 PR. KVARTAL AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT*Nybygninger og Reparationer*

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

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

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE



Brio
INTERNATIONAL
Skibsfarver

till INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

VINKE & CO

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkcco

ROTTERDAM

Telephone:

21200 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 27. Februar 1947.

Nr. 9.

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

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

Danmark.

504. Tilføjelse Nr. 2 til Mangler ved den for Tiden normale Fyrbelysning og Afmærkning i danske Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/433 og 8/477 1947.

Tidspunkt. 25. Februar 1947.

Position. Det i Parentes vedføjede Tal henviser til Fyrets eller Sømærkets Nummer i Fyrfortegnelsen 1942.

Angaaende Positioner for Ruteafmærkningen henvises til Rutemeddelelserne.

Detaller. De i E. f. S. Nr. 7/433 1947 med Tilføjelser i E. f. S. Nr. 8/477 1947 givne Oplysninger om Fyrenes og Afmærkningens Tilstand er fremdeles gældende den 25. Februar 1947 med følgende yderligere Tilføjelser:

a d I a.

Romsø Fyr (502): Sirene i Uorden.

a d II.

Rute 71.

Pkt. 4: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blink hv. 6^s.

— 5: Slukket.

— 6: Omb. m. rød (m. gul Top) Lysspirtd., hvidt Et-Blink hv. 6^s.

505. Midlertidige, i Forbindelse med Isforholdene iværksatte Foranstaltninger, Fyrbelysningen m. v. vedrørende. Tilføjelse Nr. 2.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/434 og 8/478 1947.

Tidspunkt. 25. Februar 1947.

Position. Se Fyrfortegnelsen 1942, hvortil de i Parentes anførte Numre henviser.

Detaller. I Forbindelse med Isforholdene er truffet de i E. f. S. Nr. 7/434 og 8/478 1947 meddelte Arrangementer med nedennævnte Tilføjelse:

ad D. Fyr, der er slukket paa Grund af Farvandets Lukning som Følge af Isforholdene (E. f. S. Nr. 8/478 1947):
Rodby Havn Fyr (789, 790, 791 og 792).

506. Danmark. Undervandssignalapparater fjernet fra danske Fyrskibe.

Detaller. Undervandssignalapparaterne er nu fjernet fra alle *danske Fyrskibe*.

Kort Nr. 90, 91, 92, 93, 94, 100, 101, 102, 126 og 180.

Publikationer. Danske Lods I, Side 66. Danske Lods II, Side 41. Danske Lods III, Side 260.
 Fyr.-Fort. Side 23 og 24. Nr. 1, 33, 77 og 808.

I. Østersøen.

507. Danmark. Bornholm S.-Kyst. Dueodde. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 17.—22. Marts 1947, hver Dag fra Daggry til Kl. 1500.

Position. *Dueodde N. Fyr:* c. $55^{\circ} 00',1$ N. $15^{\circ} 04',6$ E.

Detaller. I ovennævnte Tid afholdes Skydeøvelser med Kanoner paa *Bornholm* i Terrænet *Strandmarken fra Ølker Bugt mod Dueodde*.

Fareomraadet over Søen begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

1. *Dueodde N. Fyr.*
2. $55^{\circ} 00',1$ N. $15^{\circ} 10',3$ E.
3. $54^{\circ} 56',1$ N. $15^{\circ} 10',3$ E.
4. Kysten paa c. $55^{\circ} 00',0$ N. $14^{\circ} 59',5$ E.

Sikkerhedshøjde: 1000 m.

Naar der skydes, vil følgende Signaler være hejst:

- a) Det internationale Faresignal samt 2 Balloner paa en Mast ved *Dueodde S. Fyr*.
- b) Et rødt Flag med hvid Spuns paa *Dueodde N. Fyr*.

508. Sverige. Falsterbokanalen S.-lige Anduvning. Vrag.

Position. c. $54^{\circ} 20',9$ N. $13^{\circ} 00',5$ E.

Detaller. Et Fiskerfartøj er sunket paa ovennævnte Plads, 3,2 Sm SSE. for Molerne ved *Falsterbokanalen* og c. 300 m E. for den hvide Indsejlingsfyrvinkel til Kanalen.

(U. f. s. Nr. 8/403. Stockholm 1947.)

509. (T). Sverige. Gotland. Visby Radiofyr. Frekvens forandres midlertidigt.

Position. c. $57^{\circ} 38'$ N. $18^{\circ} 17'$ E.

Detaller. Frekvensen ved *Visby Radiofyr* vil i Løbet af nærmeste Tid indtil videre blive forandret fra: 318,5 kc/s (942 m) til: 300,5 kc/s (998 m).

Grunden til Ændringen er, at Radiofyret for Øjeblikket forstyrres af Consolradiofyret ved *Stavanger*.

(U. f. s. Nr. 5/275. Stockholm 1947.)

510. U. S. S. R. Finske Bugt. Narvi Fyr. Fyrkarakter forandret.

Position. $60^{\circ} 14' 50''$ N. $27^{\circ} 57' 26''$ E.

Detaller. *Narvi Fyr* paa ovennævnte Plads har forandret Fyrkarakter og viser nu hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.

Iøvrigt er Fyret uforandret.

Kort Nr. 184.

(U. f. s. Nr. 2/28. Helsingfors 1947.)

511. U. S. S. R. Finske Bugt. Laivasta Pynt. Baake opført.

Position. $60^{\circ} 09' 43''$ N. $29^{\circ} 09' 00''$ E.

Detaller. Paa den nævnte Plads paa *Laivasta Pynt* er opført en taarnlignende, firesidet Tremmeværksbaake. Baaken er hvidmalet med en sort, lodret Stribe.

(N. t. M. Nr. 253. London 1947.)

512. Polen. Danzig Havn. Nowy Port. Fyr tændt.

Position. 54° 24' 32" N. 18° 39' 49" E., paa Kajen.

Detaller. Paa den nævnte Plads i *Nowy Port (Neufahrwasser)* er tændt et Fyr, der viser orangefarvet, fast Lys. Flammehøjde: 6 m. Synsvidde: 0,5 Sm. Træpæl.

(N. t. M. Nr. 11/143. Gdynia 1946.)

513. Polen. Danzig Havn. Øen Holm. Fyr tændt.

Positioner. a) 54° 22' 56" N. 18° 39' 28" E., paa N.-Hjørnet af Øen *Holm*.

b) 54° 22' 51" N. 18° 39' 43" E., paa NE.-Hjørnet af Øen *Holm*.

Detaller. Paa de nævnte Pladser a) og b) er tændt 2 Fyr, der viser:

a) Rødt Et-Blink hver 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,0^s. Rødmalet Jernbaake.

b) Rødt Et-Blink hver 1,5^s, Blink 0,4^s, Mørke 1,1^s. Grønmalet Jernbaake.

Flammehøjde for begge Fyr: 9,5 m.

Synsvidde - - - 2 Sm.

Kort Nr. 200 og 181.

(N. t. M. Nr. 11/145. Gdynia 1946.)

514. Polen. Danzig Havn. Nowy Port. Vragtønder udlagt.

Positioner. a) 54° 22' 54" N. 18° 39' 42" E., c. 65 m 346° fra NE.-Hjørnet af Øen *Holm*.

b) 54° 22' 56",5 N. 18° 39' 32",5 E., ved Indsejlingen til *Leniwka* Kanal.

c) 54° 22' 37",5 N. 18° 39' 50" E., i *Kaszubski* Kanal.

d) 54° 22' 36" N. 18° 39' 55" E., i *Kaszubski* Kanal.

Detaller. Paa ovennævnte Pladser a), b), c) og d) er udlagt Vragtønder, der afmærker nedennævnte Omraader, som er farlige paa Grund af Vrag:

a) Mellem Vragtønden og Kysten og 20 m til venstre og til højre for Vragtønden.

b) Mellem Vragtønden og Kysten og 20 m til venstre og til højre for Vragtønden.

c) Mellem Vragtønden og Kysten og 65 m N. og S. for Vragtønden.

d) Mellem Vragtønden og Kysten og 65 m N. og S. for Vragtønden.

(N. t. M. Nr. 11/144. Gdynia 1946.)

515. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Anduvning. Gdynia Ledefyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/482 1947, II.

Position. a) Bagfyret: c. 54° 31' 01" N. 18° 32' 47" E.

b) Forfyret: c. 54° 31' 13" N. 18° 33' 26" E.

Detaller. *Gdynia* Ledefyr paa ovennævnte Pladser er blevet forandret og viser nu saaledes:

a) Rødt Lys med En-Formørkelse hver 4^s.

b) Rødt Hurtigblink.

Fyrene a) og b) er overet i Pejl. 240° og leder i den minestrogne Rute (*Utklippan—*

Danzig (Gdynia)) fra Rutens Punkt 19 til Punkt 20. (jfr. Rutemeddelelse Nr. 79).

Kort Nr. 200.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 5/21. Danzig 1947.)

516. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Havn. Yderhavnen. Vrag fjernet. Vragbelysning slukket.

Position. Vragets Stævn: 54° 32' 07" N. 18° 33' 21" E.

Vragets Agterende: 54° 32' 07" N. 18° 33' 14" E.

Detaller. Vraget, der laa paa ovennævnte Plads langs med den *franske Kaj*, er nu fjernet og Vragbelysningen paa Boven af Vraget slukket.

(N. t. M. Nr. 11/142. Gdynia 1946.)

517. Polen. Danzig Bugt. Hel Fyr forandret.

Position. 54° 36' 06" N. 18° 48' 56" E.

Detaller. *Hel Fyr* paa den nævnte Plads er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelse hver 8^s, Lys 4^s, Mørke 4^s. Flammehøjde: 40,8 m. Synsvidde: 17 Sm.

Kort Nr. 200 og 181.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 5/22. Danzig 1947.)

518. Polen. Hel (Hela) N.-Kyst. Jastarnia. Fyr tændt.

Position. c. 54° 42' N. 18° 41' E., paa N.-Kysten af Halvøen Hel.

Detaller. Paa ovennævnte Plads er tændt et Fyr ved *Jastarnia (Heisternest)*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 2,0^s, Lys 1,0^s. Mørke 1,0^s. Synsvidde 11 Sm. Træpæl.

Kort Nr. 200 og 181.

(N. t. M. Nr. 11/146. Gdynia 1946.)

519. Polen. Danzig Bugt. Jastarnia Havn. Ledefyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 42/1630 1946 udgaar.

Position. a) Bagfyret: 54° 42' 01" N. 18° 40' 39" E.

b) Forfyret: 54° 41' 53" N. 18° 40' 39" E.

Detaller. De ovenfor under a) og b) nævnte Ledefyr er forandrede og viser nu saaledes:

a) Orangefarvet Lys med En-Formørkelse hver 2,0^s, Lys 1,0^s, Mørke 1,0^s.

b) Hvidt Lys med En-Formørkelse hver 2,0^s, Lys 1,0^s, Mørke 1,0^s. Ledefyrlinien med ovennævnte 2 Fyr overet i Pej. 1° leder gennem den gravede Rende til *Jastarnia (Heisternest)* Havn.

Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 11/147. Gdynia 1946.)

520. Polen. Wladyslawowo (Grossendorf). Havnefyr forandret.**I. E.-lige Havneindsejlingsfyr.**

Position. 54° 47' 54" N. 18° 25' 30" E., paa Molehovedet af W.-lige Mole.

Detaller. Paa den nævnte Plads er E.-lige Havneindsejlingsfyr erstattet af 2 Fyr, lodret over og under hinanden; hvis Fyrkarakter er saaledes:

a) *Øverste* Fyr viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 3^s. Flammehøjde: 13,5 m. Synsvidde: 10 Sm.

b) *Nederste* Fyr viser grønt, fast Lys. Flammehøjde: 13,0 m. Synsvidde: 2 Sm. Massivt Taarn med Galleri og Kuppel.

Det under b) nævnte *nederste* Fyr er midlertidigt slukket.

II. W.-lige Havneindsejlingsfyr.

Position. 54° 47' 54" N. 18° 25' 26" E., paa Molehovedet af E.-lige Mole.

Detaller. W.-lige Havneindsejlingsfyr paa den sidstnævnte Plads er forandret og viser nu rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 3^s. Flammehøjde: 6,5 m. Synsvidde: 2 Sm. Jernpæl.

Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 11/148. Gdynia 1946 og Hydr. Serv. Bull. Nr. 5/23. Danzig 1947.)

521. Polen. Derlow (Rügenwalde) Fyr forandret.

Position. 54° 26' 31" N. 16° 22' 51" E., ved E.-lige Moles inderste Ende.

Detaller. *Derlow (Rügenwalde)* Fyr paa den nævnte Plads er blevet elektrificeret og har forandret Fyrkarakter til hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s. Flammehøjde: 19,7 m. Synsvidde: 8 Sm.

Kort Nr. 181 og 180.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 5/24. Danzig 1947.)

522. Tyskland. Warnemünde Anduvning. Oplysninger om Vrag og Vragafmærkning.**I. Vraglystønde udlagt.**

Position. Vrag: c. 54° 23' 09" N. 12° 05' 49" E.

Detaller. Tæt S. for et Vrag paa ovennævnte Plads er udlagt en grønmalet Vraglystønde (Spidstønde), der viser grønt Lys med En-Formørkelse hver 4^s. Topbetegnelse: 2 Kegler, der vender Spidserne imod hinanden.

II. Vrag.

Position. 54° 19' 09" N. 12° 04' 39" E.

Detaller. Paa denne Plads findes et Vrag, hvoraf Dele rager op af Vandet.

III. Vraglys- og Klokketønde udlagt.

Position. 54° 19' 09" N. 12° 04' 00" E.

Detaller. Paa nævnte Plads er udlagt en grønmalet Vraglys- og Klokketønde (Spidstønde), der viser grønt Et-Blink hver 5^s. Topbetegnelse: 2 Kegler, der vender Spidserne mod hinanden.

- IV. Vragtønde udlagt.
Position. Vrag: c. 54° 19' 49" N. 12° 04' 59" E.
Detaller. Tæt W. for et Vrag paa denne Plads er udlagt en grønmalet Vragtønde (Spidstønde). Topbetegnelse: 2 Kegler med Spidserne mod hinanden.
- V. Vrag.
Position. 54° 11' 39" N. 12° 06' 09" E.
Detaller. Paa Pladsen findes et Vrag, hvoraf Dele rager op af Vandet.
- VI. Vrag.
Position. 54° 11' 54" N. 12° 05' 51" E.
Detaller. Paa denne Plads ligger et Vrag, af hvilket 1 Mast rager op af Vandet.
- VII. Vraglys- og Klokketønde udlagt.
Position. 54° 11' 54" N. 12° 05' 39" E.
Detaller. Paa nævnte Plads er udlagt en grønmalet Vraglys- og Klokketønde (Spidstønde), der viser grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fire-Formørkelser hver 23 s. Topbetegnelse: 2 Kegler, der vender Spidserne mod hinanden.
- VIII. Vrag afmærket med Vraglystønde og Vragtønde.
Position. 54° 15' 24" N. 12° 04' 35" E.
Detaller. Et Vrag, hvoraf intet ses over Vandet, og som ligger paa sidst nævnte Plads, er afmærket saaledes:
 a) Tæt W. for Vraget: En grønmalet Vraglystønde (Spidstønde), der viser grønt Lys med Formørkelser. Topbetegnelse: 2 Kegler med Spidserne nedad.
 b) Tæt E. for Vraget: En grønmalet Vragtønde (Spidstønde) med Topbetegnelse: 2 Kegler med Spidserne nedad.
- IX. Vrag afmærket med Vragtønde.
Position. 54° 16' 00" N. 12° 04' 09" E.
Detaller. Paa denne Plads ligger et Vrag, hvoraf intet ses over Vandet, og som er afmærket med en grønmalet Spidstønde med Topbetegnelse: 2 Kegler, der vender Spidserne fra hinanden. Vragtønden er udlagt tæt E. for Vraget.

Kort Nr. 186.

(N. t. M. Nr. 441. London 1947.)

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

523. Sverige. Sundet. Hålsingborg Havns N.-lige Indløb S. Kloakledning afmærket.
Position. Forbaaken: c. 56° 02',8 N. 12° 41',9 E.
Detaller. En Kloakledning af Beton, der strækker sig 355 m ud i *Sundet*, og over hvis yderste Ende der er c. 10,5 m Vand ved Middelvandstand, er afmærket med 2 Baaker. Forbaaken staar ved Kystlinien paa ovennævnte Plads og er forsynet med en hvid Trekant med lodret Midterfelt og opadvendt Spids. Bagbaaken har en lignende Trekant, men med nedadvendt Spids. Linien: „Baakerne overet“ angiver Kloakledningens Retning.

Kort Nr. 131.

(U. f. s. Nr. 4/175. Stockholm 1947.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

524. Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser.
Tidspunkt. 3.—15. Marts 1947, undtagen Søndag. Alle Hverdage Kl. 0800—1600.
Positioner. 1. 56° 01',0 N. 11° 58',3 E., paa Kysten ved *Liseleje*.
 2. 56° 04',0 N. 11° 50',0 E.
 3. 56° 07',4 N. 11° 56',4 E.
 4. 56° 06',9 N. 12° 04',4 E.
 5. 56° 02',5 N. 12° 02',0 E., paa Kysten ved *Tisvilde Hegn*.
Detaller. I ovennævnte Tidsrum afholdes Skydeøvelser fra Skydeterrænet paa *Melby-Tollerup Overdrev* mellem *Liseleje Plantage* og *Asserbo Plantage*. Skydeomraadet over Søen begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter 1—5. Skydeomraadet er ikke afmærket.

Naar der skydes, er der hejst international Talstander 7 paa to Flagmaster, en i *Liseleje Plantage*, c. 700 m fra Kysten og c. 900 m E. for *Liseleje*, og en i den W.-lige Ende af *Asserbo Plantage*, c. 700 m fra Kysten og c. 900 m SW. for *Stængehuset*.

Naar nævnte Talstandere er hejst, er det f o r b u d t at opholde sig paa eller komme ind i Skydeomraadet paa Søen.

525. Danmark. Isefjord. Inderbredning. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.
Tidspunkt. 17.—22. Marts 1947, alle Hverdage Kl. 1000—1600.

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

Detaller. I ovennævnte Tidsrum afholdes Skarpskydningsøvelser med Kanoner fra Stranden paa *Tuse Næs*, c. 0,5 Sm E. for *Horby* Færgetro paa N.-Siden af *Holbæk Fjord*, mod *Kirsebærholm*, c. 1,6 Sm NE. for *Holbæk*.

Under Skydning vil der være hejst et hvidt Flag med rød Spuns samt en sort Kugle paa Signalmast umiddelbart SE. for *Kirsebærholm*.

I Skydetiden er Fiskeri, Ankring og Lystsejls forbudt i Omraadet, der begrænses:

1) mod Nord af Breddeparallelle 55° 44' 30" N. (gennem *Lindholms* Midte).

2) mod Øst af Meridianen 11° 50' E.

3) mod Syd af Breddeparallelle 55° 43' N.

4) mod Vest af Meridianen 11° 43½' E. (gennem *Ronnen*).

526. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Hov Havn Indløb. Oplysning om Dybde.
Tidligere E. f. S. Nr. 1/131 1947 udgaar.

Position. c. 55° 54',7 N. 10° 15',7 E.

Detaller. Dybden i Indløbet til *Hov Havn* er efter foretaget Oprensning c. 3,1 m (10 Fod).

527. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indløb. Oplysning om Dybdeforhold.
Tidligere E. f. S. Nr. 2/201 1947 udgaar.

Position. c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.

Detaller. I *Tyborøn Havn* kan der inden for Havnemundingen lejlighedsvis forefindes Tilsandinger, saaledes at den officielle Vanddybde her ikke altid kan paaregnes at være tilstede.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

528. Grønland W.-Kyst. Julianehaabs Havn. Rettelse til Kort Nr. 11 H.

Detaller. I Kort 11 H (*Grønlands Vestkyst. Havneplaner*) er Specialkortet over *Julianehaabs Havn* tegnet i dobbelt saa stort Maalestoksforhold, som angivet. Paa Maalestokken i Specialkortets øverste, venstre Hjørne skal 0—300 m rettes til 0—150 m. Kort Nr. 11 H.

529. Norge. Rogaland. Stavangerfjord. Grødheimhammaren Radiofyr genoprettet.

Position. c. 59° 00',5 N. 5° 39',7 E.

Detaller. *Grødheimhammaren* Radiofyr er genoprettet og sættes i Drift i nær Fremtid uden nærmere Meddelelse. Frekvens: 297,5 kc/s. Type: A 2. Signalet er (Tonehøjde: 500 c/s):

Morsebogstav G, 2 Gange 30 s.

Pause 15 s.

Periode . . . 45 s.

Sendetider:

Signalet udsendes baude i sigtbart og usigtbart Vejr.

Rækkevidde: 10 Sm.

(E. f. S. Nr. 3/118 og K. f. F. Nr. 1. Oslo 1947.)

530. (T). Norge. Vester-Agder. Lista Radiofyr. Frekvens midlertidigt forandret.

Position. c. 56° 06',5 N. 6° 34',4 E.

Detaller. Ved *Lista* Radiofyr er den hidtil anvendte Frekvens: 318,5 kc/s (942 m) blevet forandret til: 300,5 kc/s (998 m). Signaler og Sendetider er uforandret.

Forandringen er foretaget, da Radiofyret er blevet forstyrret af Consolradiofyret ved *Stavanger*.

(E. f. S. Nr. 2/70. Oslo 1947.)

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

531. England S.-Kyst. Lands End W. Seven Stones Fyrskib udlagt. Lys- og Fløjte-tønde inddrages.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/302 1947.

I. *Position.* Round Island Fyr: c. 49° 58' 35" N. 6° 19' 15" W.

Detaller. Seven Stones Fyrskib er udlagt 10,7 Sm 62½° fra ovennævnte Fyr. Det viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30^s. Flammens Højde: 12,2 m. Synsvidde: 11 Sm. Fyrskibet er rødmalet. Fyret vises fra et Taarn midtskibs. Tauge-signal: Sirene: Tre-Toner hvert 1^m.

II. *Position.* Tæt W. for Seven Stones Fyrskib, se under I.

Detaller. Den Lys- og Fløjtetønde, der laa paa sidst nævnte Plads, er slukket og vil blive inddraget.

(N. t. M. Nr. 402. London 1947.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

532. Island SW.-Kyst. Akranes Fyr forandret.

Position. Akranes Fyr: c. 64° 18' 30" N. 22° 06' 00" W.

Detaller. Fyret er blevet forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s, og lyser, som følger:

Rødt i Pej. fra 222° til 351°.
Hvidt i — - 351° - 134°.
Rødt i — - 134° - 176°.
Grønt i — - 176° - 201°.

Flammehøjde: 24,1 m. Synsvidde: 14 Sm.

Kort Nr. 43, 40, 31 og 26.

Publikationer. Fyr.-Fort. Nr. 933.

(N. t. M. Nr. 457. London 1947.)

533. Island. Danmarksstræde. Minefarligt Omraade.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/339 1947 udgaar.

Detaller. Det i ovennævnte E. f. S. omtalte Omraade maa stadigt anses for minefarligt.

Omraadet er saaledes i k k e frigivet for Overfladesejlads.

(N. t. M. Nr. 3/93. London 1947.)

534. Island—Fæøerne. Minefarligt Omraade.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/340 og 8/499 1947.

Detaller. Det i ovennævnte E. f. S. nævnte Omraade maa stadigt anses for minefarligt.

Omraadet er saaledes i k k e frigivet for Overfladesejlads.

(N. t. M. Nr. 214. London 1947.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korta eller
Bogs Nr.

England:

N White Sea Pilot 1946, First Edition.

Finland:

R No. 27. Berghamn—Turku, Åbo.

I den rettede Udgave af Kort Nr. 27 er Gradnettet flyttet mod W., i Kortets W.-lige Kant 21", paa Midten 18" og i E.-lige Kant 15". I Kortets hele Udstrækning er Gradnettet flyttet 14" mod S.

(U. f. s. Nr. 3/85. Helsingfors 1947.)

XIII. Navigational Warnings.

535. Senest udsendte navigational warnings.

Detaller. Følgende *navigational warnings* er sendt af Marineministeriets Efterretningsstation i Tiden: 17.—24. Februar 1947.

Nr. 100: Nav. warning Nr. 99 annulleret.

- 101: Lystønde Nr. 4 og 6, Rute 71, forventes ombyttet med Lysspirtønder 19. Februar.
- 102: Taagesignalet *Romsø Fyr* i Uorden.
- 103: Lystønderne Nr. 4 og 6 i Rute 71 ombyttet med rødmalet Lysspirtønde med gul Top, visende hvidt Et-Blink hvert 6^s.

536. Tidligere navigational warnings, der paa Forespørgsel endnu udsendes fra Kystradiostationer.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/475 1947.

Detaller. Foruden de i E. f. S. Nr. 7/475 1947 nævnte *navigational warnings* udsendes paa Forespørgsel tillige følgende *navigational warnings* fra Tiden før 17. Februar 1947:

Nr. 90: Lystønderne Nr. 5 og 9 i Rute 48 slukket.

- 92: Lys- og Fløjtetønderne *Graadyb* og *Graadyb SW*. ombyttet med Vintersømærker.
- 94: *Vyl* Fyrskib ombyttet med rød Spirtønde, Lys 2^s, Mørke 2^s. Inspektionsskibet *H. V. Ravn* vil snarest indtage Fyrskibets Plads og assistere Skibe, der kalder Inspektionsskibet pr. Radio, saa længe Forholdene tillader det.
- 95: Midlertidigt Radiofyr sat i Drift i *Grenaa* Havn paa Pladsen 56° 24' 34" N. 10° 55' 46" E. Rækkevidde: 50 Sm. Sendefrekvens: 294,5 kc/s (1019 m). Tonefrekvens: 1269 c/s. Sender som følger. Bogstaverne *GGGG* 11,25^s. Pause 1,25^s. 3 Streger paa hver 10^s, adskilt ved Pauser af hver 0,50^s. Varighed 31,0^s. Pause 1,25^s, Bogstaverne *GG* 5,25^s. Pause 10,00^s. Total Varighed 1^m. Gen-tagelse af ovenstaaende 1^m. Hele Udsendelsens Varighed 2^m. Pause 4^m. Periode 6^m. Sendetider i usigtbart Vejr hvert 6^m, regnet fra det 4^m af hver Time. I sigtbart Vejr fra det 4 og 10^m af hver Time. Endvidere sættes Radiofyret i kontinuerlig Funktion hver Nat fra Kl. 0100 til Kl. 0600 *dansk* Tid.
- 97: Lystønde Nr. 2, Rute 70, ombyttet med rødmalet Lysspirtønde, Lys 2^s, Mørke 2^s.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

SCHEMULY

PISTOLRAKETTER FOR LINEKASTNING

bruges i 90% af alle britiske Skibe.
Sikreste Forbindelsesmiddel med nødsteet
Fartøj eller med Land.
Hurtigste Redningsmiddel for Mand overbord.
Rækkevidde indtil 1000'

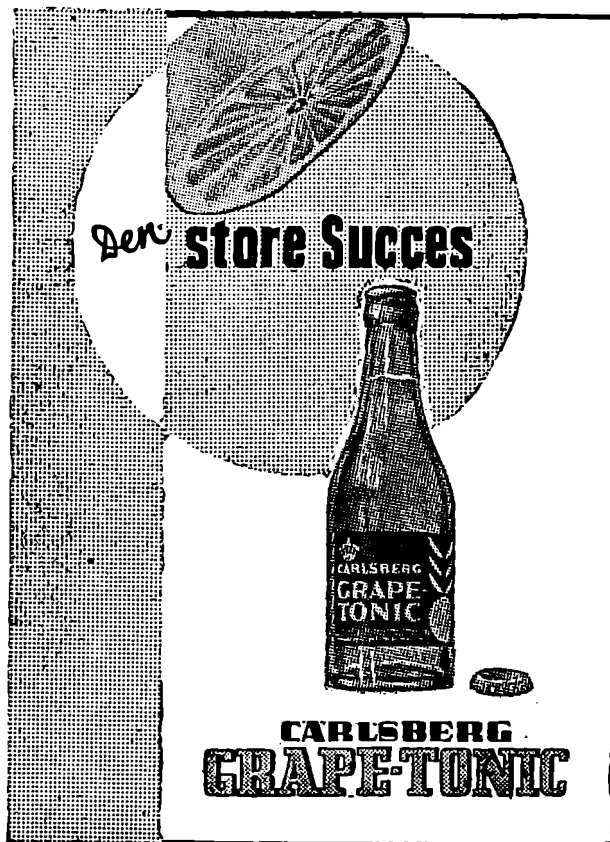
FALDSKÆRMSNØDSIGNAL

for Tilkaldelse af Undsætning.
Bør findes i alle Redningsbaade.
Automatisk Affyring af Raket og Tænding i
1000' Højde af faldskærmbaaret Blus med
150,000 Lys Styrke og $\frac{1}{4}$ Min. Brandetid.
Synligt indtil 50 Sømils Afstand

Eneforhandler i Danmark

**SCANDINAVIAN
STEEL & SHIPPING AGENCY**
A. LØNBERG-HOLM

Toldbodvej 40, København K.
Telf. C. 14.150 Telf. Scandship



Den store Succes

CARLSBERG
GRAPE-
TONIC

CARLSBERG
GRAPE-
TONIC



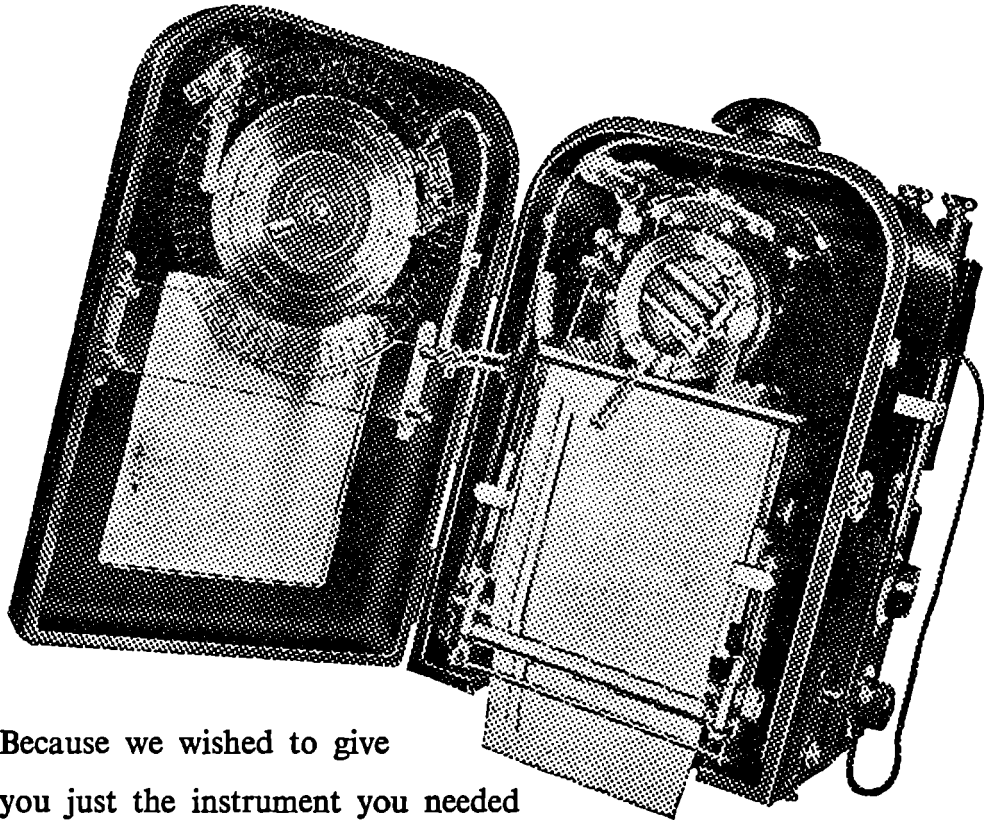
*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316



You built this



Because we wished to give you just the instrument you needed we collected the advice and opinions of many experienced skippers and owners before creating the new Hughes Trawler Pattern Recording Echo Sounder, type M.S. 20. Once installed it becomes an immediate money earner and a money saver. You can fish with certainty and navigate with perfect safety. In fact, *you know where you are with the*

HUGHES ECHO SOUNDER

Simple to operate—single knob control.

Robust—will work for long periods without attention.

Accurate—Soundings recorded to exact fathom.

Money Saving—Obstructions on sea bed clearly outlined for net protection.

Money Earning—Your favourite banks and ledges easily found and held.



KELVIN BOTTOMLEY & BAIRD LTD · HENRY HUGHES & SON LTD

associated as

MARINE INSTRUMENTS LTD
GLASGOW LONDON

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 10

FREDAG 11. JULI 1947

54. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

STREJKEN ER ENDT

Efter mere end fire Maaneders Forløb er den Københavnske Typografstrejke, som man vel uden at gaa nogen for nær kan sige har været til Gavn for ingen og til stor Skade for mange ganske sagesløse Personer, omsider ebbet ud, saa Arbejdet indenfor Bogtrykfaget atter kan gaa i Gang forhaabentlig sikret mod ny Uro for lange Tider fremover. Bladet beklager meget den lange Standsning, der har været i dets Udgivelse, en Standsning, der ikke har været nogen Mulighed for at kunne undgaa.

I den lange Tid, der er gaaet, siden sidste Nummer af Dansk Søfarts Tidende udkom, er der jo baade udenfor og indenfor Landets Grænser sket mange og store Begivenheder, som Bladet har været afskaaret fra at bringe Bud om og Kommentarer til paa Grund af den paatvungne Tavshed.

Blandt de mange større og mindre Begivenheder, der er sket indenfor vore egne Grænser, staar utvivlsomt vor folkekære Konge, Kong Christian d. Tienendes Død som langt den største og for alle danske mest betydningsfulde. Efter 35 Aars tro Kongegerning til Gavn og Trivsel for Danmark sov Kongen stille hen d. 20. April om Aftenen og fulgtes paa Tronen af sin Søn, Kong Frederik d. Niende. Dette Tronskifte betød forøvrigt, at Danmark for første Gang siden Christian den Fjerdes fjerne Dage fik en Konge, der var opdraget til Søs til Søens Gerning, og som derfor føler sig særlig knyttet til Søens Verden og til dens Mænd, hvis Interesser altid har ligget og altid vil ligge ham varmt paa Hjerte.

Mange andre store og smaa Begivenheder Søen og Søfarten vedrørende er der selvsagt sket i den forløbne Tid, men en nærmere Omtale af dem alle vilde ganske sprænge Bladets Rammer, og Redaktionen har derfor foretrukket kun at omtale de af Rederierne og Organisationerne udsendte Beretninger og Regnskaber, større Søsætninger og Afleveringer m. m., idet man ved at udskyde det andet Stof meget hurtigt vil kunne koncentrere sig om de mere aktuelle Spørgsmaal, der vil dukke op i de kommende Uger og Maaneder.

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE.

The Baltic and International Maritime Conference afholdt Fredag d. 16. Maj sin første Generalforsamling siden 1938. Mødet afholdtes denne Gang i i København og aabnedes af Handels og Søfartsminister J. Villemoes, hvorefter Conferencens Præsident, Skibsreder Fr. Odfjell, Bergen, aflagde Beretning for de forløbne 9 Aar, hvorunder han bl. a. takkede de danske Medlemmer for det store Arbejde, de havde haft med under Krigen at holde Conferencen oven Vand, saa den nu var ligesaa »well off« som i 1938.

Efter Præsidentens Beretning drøftedes forskellige Problemer Skibsfarten vedrørende, hvorefter man gik over til Valg til Styrelsen. Skibsreder Fr. Odfjell blev genvalgt som Præsident, medens Skibsreder Eman. Högberg, Stockholm, blev udpeget til designeret Præsident og til at overtage Posten som Præsident ved næste Generalforsamling. Følgende Medlemmer blev

valgt til Vicepræsidenter: Skibsreder Ths. Falck jr., Bergen, Skibsreder Willie C. K. Hansen, København, Major Ralph Salvesen, Grangemouth, Skibsreder P. G. Thulin, Stockholm, Skibsreder A. Warnderink Vinke, Amsterdam.

Følgende Medlemmer, der gennem en Aarrække har fungeret som Vicepræsidenter, blev udnævnt til Æres-Vicepræsidenter: Skibsreder Chr. Andresen, København, Skibsreder Dirk Hudig, Amsterdam og Skibsreder Erling H. Samuelsen, Oslo.

MÆGLERKORPORATIONEN I KØBENHAVN

Mæglerkorporationen i København afholdt den 28. Marts sin aarlige Generalforsamling.

Til Dirigent valgtes Børsinspektør Laur. S. Larsen, som gav Ordet til Formanden, Skibsmægler V. Th. Sass.

Efter først at have mindedes de i Aarets Løb afdøde Medlemmer: Skibsmægler Herman Hansen og Varemægler Age Sørensen, aflagde han en fyldig Beretning og udtalte dertil Haabet om, at man snart igen kunde komme under normale frie Forhold, hvilket vilde være af største Betydning for Skibsmæglerne og Varemæglerne; han omtalte Samarbejdet med de andre Organisationer, særlig med Unionen af Danske Skibsmæglere og Agenter (U.D.S.A.), som havde været særdeles tilfredsstillende navnlig i økonomisk Henseende under U.M.A.-Perioden og den nærmeste Tid derefter.

Formanden udtalte i den Forbindelse en Tak til Skibsreder T. C. Christensen og hans nærmeste Medarbejdere for den Forstaaelse og Bistand, der var ydet, ligesom han ogsaa udtrykte Glæde over, at de danske Redere havde stillet sig velvillige overfor den trufne Ordning.

Samarbejdet med de norske og svenske Foreninger var blevet genoptaget, og Korporationen havde modtaget Indbydelse til at overvære de to Foreningers Aarsmøder.

Endvidere udtrykte Formanden Haabet om, at det maa lykkes paany at faa oprettet en Shippingskole paa Købmandsskolen. Der var indledet Forhandlinger herom.

Korporationen har rettet Henvendelse til Københavns Magistrat for at opnaa en bedre trafikal Forbindelse mellem Byen og Havnedistrikterne, saa snart Udvidelser af Sporvejs- og Omnibuslinierne kan ske, og havde faaet imødekommande Svar herpaa.

Som sædvanlig var der i Aarets Løb afgivet en Del Responsa.

Der afholdtes for Tiden Mæglereksamen, hvortil 28 Skibsmægler- og 2 Varemæglerkandidater havde indstillet sig.

Med Hensyn til Understøttelsesfondet var den sædvanlige Virksomhed fortsat, og ved særlige Bidrag var det lykkedes at uddele en Del ekstra Understøttelser.

Beretningen blev eenstemmigt taget til Efterretning og Regnskabet vedtaget.

Endvidere vedtoges eenstemmigt nogle af Præsident foreslaaede Vedtægtsændringer.

Tons var Motorskibe og 57 med 12.719 Tons var Sejl-skibe.

Iøvrigt fordeler Nybygningerne sig paa følgende Lande: Storbritannien og Irland 171 Dampskibe med 590.770 Tons, 143 Motorskibe med 529.756 Tons og 57 Sejlskibe med 12.719 Tons eller ialt 371 Skibe med 1.133.245 Tons, Dominions 29 Dampskibe med 50.237 Tons, 36 Motorskibe med 35.414 Tons eller ialt 65 Skibe med 85.651 Tons, Belgien 4 Dampskibe med 3940 Tons og 9 Motorskibe med 13.511 Tons eller ialt 13 Skibe med 17.451 Tons, Danmark 5 Dampskibe med 13.528 Tons og 8 Motorskibe med 25.523 Tons eller ialt 13 Skibe med 39.051 Tons, Frankrig (Opgivelserne mangelfulde) 6 Dampskibe med 9648 Tons og 14 Motorskibe med 13.557 Tons eller ialt 20 Skibe med 23.205 Tons, Holland 23 Motorskibe med 33.290 Tons, Italien 1 Dampskib med 3100 Tons og 56 Motorskibe med 58.642 Tons eller ialt 57 Skibe med 61.742 Tons, Norge 7 Dampskibe med 14.501 Tons og 13 Motorskibe med 19.927 Tons eller ialt 20 Skibe med 34.428 Tons, Portugal 2 Motorskibe med ialt 9900 Tons, Spanien 10 Dampskibe med 12.376 Tons og 7 Motorskibe med 28.913 Tons eller ialt 17 Skibe med 41.289 Tons, Sverige 7 Dampskibe med 11.586 Tons og 43 Motorskibe med 135.289 Tons eller ialt 50 Skibe med 146.875 Tons og endelig U. S. A. med 62 Dampskibe med 483.397 Tons og 34 Motorskibe med 17.897 Tons eller ialt 96 Skibe med 501.294 Tons.

58 af Skibene var Tankskibe med ialt 420.046 Tons. Heraf var de 21 med ialt 155.502 Tons Dampskibe, medens 37 med ialt 264.544 Tons var Motorskibe. 42 af Tankskibene med ialt 298.797 Tons blev bygget i Storbritannien og Irland, 5 med ialt 42.852 Tons blev bygget i U. S. A., 3 med 27.055 Tons i Sverige, 4 med 27.640 Tons i Italien, medens Norge, Frankrig, Portugal og Spanien hver byggede 1.

Af samtlige søsatte Nybygninger var 165 paa 6000 Tons eller derover. Heraf var igen 14 paa mellem 10.000 og 15.000 Tons og 7 paa 15.000 Tons og derover.

Oversigten slutter med en meget interessant Opførelse over Verdensskibsbygningen fra 1914 til 1946, hvoraf det bl. a. fremgaar, at der i 1943 og 1944, — hvor Skibsbygningen naaede Højder, der aldrig før er naaet i Historien, i de Lande, der laa udenfor Akse-magternes Kontrol, blev bygget ialt henholdsvis 13.893.978 Tons og 11.182.310 Tons. I 1945 dalede Tallet til 7.055.945 Tons for endelig at naa ned paa et mere naturligt Niveau i 1946 med 2.127.421 Tons.

Af Oversigten fremgaar det endvidere, at der ved Begyndelsen af 1947 var ialt 3.678.481 Tons under Bygning i Verden, heraf 1.937.062 Tons i Storbritannien og Irland. U. S. A. tegnede sig for 326.753 Tons, Sverige for 248.205 Tons, Frankrig for 196.459 Tons, Holland 196.358 Tons, Italien 162.390 Tons og Danmark 158.143 Tons.

Aarsberetninger og Regnskaber.

D. F. D. S. — 9 PCT.

Det forenede Dampskibs-Selskab har i Aaret 1946 haft et Overskud paa 20.673.447,75 Kr. heri medregnet Overførsel fra forrige Aar med 205.234,79 Kr. og Brugsgodtgørelse for Skibe i Fart for England og Brasilien med 5.745.223,46 Kr. Overskudet fordeltes saaledes: Udbytte 9 pCt. 4.050.000,00 Kr., Tantième til Bestyrelsen 42.000,00 Kr., hensat til Ekstraordinær Reservefonds Konto 6.612.910,00 Kr., til Konjunkturfonds Konto 1.500.000,00 Kr., Udbytte Regulerings Konto 3.800.000,00 Kr., D. F. D. S. Pensionskasse 2.000.000,00 Kr., D. F. D. S. Jubilæumsfond 1.000.000,00 Kr., medens 1.668.537,75 Kr. overføres til 1947.

I Aarsberetningen hedder det bl. a.: Medens Sel-

skabets Skibe i 1945 først efterhaanden kunde sættes i regelmæssig udenrigs Fart i den sidste Halvdel af Aaret, har i 1946 praktisk talt hele Flaaden været fuldt beskæftiget. Indtil 2. Marts 1946 var Sejl-ladsen paa Udlandet underkastet United Maritime Authority's Kontrol, og efter denne Dato bestemte det danske Fragtnævn, at de af U.M.A. fastsatte Rater skulde gælde som Maksimalrater for alle Fragter til og fra Danmark. I det store og hele har de noterede Fragter ligget noget under de ansatte Maksimalfragter, medens Fragterne i de frie Farter efter U.M.A.'s Ophør nærmest er steget en Del. Aaret 1946 har for Skibsfarten Verden over været et godt Aar, og dette har ogsaa været Tilfældet for Det forenede Dampskibs-Selskab, som med sin store Flaade af Fragtskibe og de fuldt belagte Passagerutter har indsejlet et betydeligt Overskud, der vil støtte Selskabets Bestræbelser for at forøge og genopbygge Flaaden, af hvilken under Krigen 32 Skibe gik tabt samtidig med, at de Skibe, som sejlede under fremmed Flag, vendte tilbage i meget daarlig Stand.

Som nævnt i Aarsberetningen for 1945 lykkedes det under Krigen at faa bygget 6 Dieselmotor Lastskibe og Motorskibet *Kronprins Frederik* og umiddelbart efter Krigen ved Køb at erhverve Dampskibene *Egholm* og *Hjortholm*. Herudover blev der i 1945 kontraheret om Bygningen af 4 Skibe til Middehavsruterne, 1 Skib af Florida-Typen og et Søsterskib til m.s. *Kronprins Frederik*, og i 1946 har man overtaget Kontrakterne for 2 Dieselmotorskibe paa ca. 9300 Tons Lasteevne, som var under Bygning hos A/S Burmeister & Wain. Desværre har det ikke været muligt at faa bygget disse Nybygninger saa hurtigt som forventet, og Vanskelighederne ved Materiale-fremskaffelsen er stadig store, saaledes at Leveringerne af Skibene vil trække ud. Udover disse Nybygninger ved danske Værfter har Selskabet i Begyndelsen af 1947 købt to Dampskibe paa 10.800 Tons Lasteevne af Liberty-Typen af den amerikanske Regering, og disse Skibe vil efter Udførelse af visse Forbedringer kunne indsættes i Kulfarten Amerika—Danmark i Løbet af Foraaret 1947.

I 1946 har Selskabet bestræbt sig for i størst mulig Udstrækning at genoprette og udbygge de før Krigen eksisterende Ruter, men Forholdene er endnu med Hensyn til Vareomsætning og Handel saa ændrede, at det ikke overalt har været muligt at betjene Ruterne med samme Regelmæssighed og Hyp-pighed som før Krigen.

For de 22 Skibe, som under Krigen sejlede under engelsk Flag, har Selskabet nu modtaget endelig Brugsgodtgørelse og Erstatning. Paa Regnskabet for 1945 blev optaget 8.000.000,00 Kr. af Brugsgodtgørelsen, og Restbeløbet af denne, 876.786,53 Kr., er taget til Indtægt paa Regnskabet for 1946. For de tre Skibe, der var i Fart for Brasilien, har Selskabet i Aarets Løb modtaget en Brugsgodtgørelse af 4.868.436,91 Kr., der ligeledes er optaget paa Regnskabet for 1946, medens et Restbeløb paa omkring 700.000,00 Kr. og Erstatning for det forliste Dampskib *Nevada* endnu ikke er indgaaet. Med U. S. A. har Selskabet truffet Aftale om den Pris, til hvilken Amerika overtog de der beslaglagte 5 Skibe, og ligeledes om den Pris, til hvilken de 2 ikke forliste Skibe *Tunis* og *Georgia* er tilbagekøbt. En Brugsgodtgørelse for Skibene ydes ikke. Med den belgiske Regering har det endnu ikke været muligt at træffe Aftale om Erstatning for det under belgisk Beslaglæggelse forliste Dampskib *Gorm*. Da Skibet forliste kort efter Overtagelsen, kan der her ikke gøres Krav paa Brugsgodtgørelse.

Selskabets Flaade bestod ved Udgangen af 1946 af 50 Dampskibe, 23 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer, 5 søgaaende Lægtene, 49 dækkede Pramme og 1 Korn-

elevator med en samlet Brutto Register-Tonnage af 156.509 Tons, og desuden raadede Selskabet over 3 aabne Pramme med en samlet Bæreevne af 2130 Tons.

TORM — 20 PCT.

Dampskibsselskabet Torm har i Aaret 1946 haft et Overskud paa 7.504.325,89 Kr. heri medregnet Overførsel fra forrige Aar med 514.260,28 Kr. og Brugsgodtgørelse med Fradrag af Kaplak og Tantième for Aarene 1940—44 for Skibe rekvireret af fremmede Magter med ialt 4.039.541,53 Kr. Overskudet fordeltes saaledes: ekstraordinær Afskrivning paa Nybygninger 3.832.823,30 Kr., ekstra Reservefond I 1.700.000,00 Kr., Assurancefond 225.000,00 Kr., Udbytte 20 pCt. 1.200.000,00 Kr., Tantième til Bestyrelsen 33.000,00 Kr., medens 513.502,39 Kr. overførtes til næste Aar.

I Aarsberetningen hedder det bl. a.: Medens der i Slutningen af 1945 af en dansk Reder-Delegation opnaedes en Ordning med England, var der endnu, da sidste Aarsberetning blev aflagt, ikke kommet nogen Ordning i Stand med Amerika om Tilbagelevering af de af Selskabets Skibe, som U. S. A. havde taget til Ejendom. I Løbet af Foraaret 1946 blev der imidlertid truffet en Overenskomst med U. S. A. om Tilbagekøb af Skibene med Levering, naar deres løbende Rejser var tilendebragt, og Selskabet fik dem begge tilbage i Juli 1946.

Efter at have nævnt Terminerne for Tilbageleveringen af Selskabets efter Krigen i Behold værende seks Skibe hedder det: Ingen af Skibene var imidlertid i god Forfatning, og det blev nødvendigt at lade dem gennemgaa omfattende Reparationer, der paa Grund af langsomt Tempo, Mangel paa Arbejdskraft og Ophobning af Skibe ved Værfterne stod urimeligt længe paa og varede fra 2—9 Maaneder.

De samme Forsinkelser, der har præget Reparationsarbejdet, har ogsaa gjort sig gældende ved Nybygningerne, og i Stedet for at faa de i 1941 og 1942 bestilte to nye Motorskibe fra Helsingør og Odense i Maj og August, har Selskabet først modtaget dem i August og November, og Leveringen af de i sidste Aarsberetning nævnte yderligere to Nybygninger, der skulde have været færdige i Foraaret 1947, vil blive Genstand for betydelig Forsinkelse.

Udover disse to Nybygninger, hvortil Skrogene bygges i England og Motorer og Udrustning i Helsingør, har Selskabet hos Nakskov Skibsværft bestilt yderligere et Motorskib paa 4500 Tons Dødvægt til Levering i September 1947, men ogsaa det bliver forsinket.

Selskabets Flaade bestod ved Udgangen af 1946 af 7 Motorskibe og 7 Dampskibe med ialt 48.885 Tons d.w.

PROGRESS — 12½ PCT.

Dampskibsselskabet Progress har i Aaret 1946 haft et Overskud paa 4.328.251,85 Kr. inkl. Overførsel fra forrige Aar, 853.159,80 Kr., og engelske Fragtindtægter under Krigen. Overskudet fordeltes saaledes: Udbytte 12½ pCt. med 906.250,00 Kr., henlagt til Konjunkturfond 362.500,00 Kr., Kursregulering paa Værdipapirer 216.446,96 Kr., ekstraordinær Afskrivning paa Nybygninger 2.000.000,00 Kr., medens 843.054,89 Kr. overføres til ny Regning.

Selskabets Flaade bestod ultimo December 1946 af 12 Dampskibe med ialt 23.560 Tons d.w.

M.S. »KAMBODIA«

Den 17. Juni afholdt Ø. K.s sidste Nyerhvervelse m.s. *Kambodia* Prøvetur for allerede Dagen efter at afsejle paa sin Jomfrurejse til Østasien. M.s. *Kambodia*, der er paa 12.400 Tons d.w., blev allerede i 1937 bestilt hos Burmeister & Wain af Hamburg-

Amerika Linjen, men Skibet var ikke færdigt d. 9. April 1940, og efter den tyske Besættelse standsedes Arbejdet paa Nybygningen praktisk talt helt trods alle tyske Forestillinger. Først efter Kapitulationen blev Skibet, der i Tyskertiden bar Navnet *Brandenburg*, bygget færdigt og blev af den danske Stat, der havde overtaget det tyske Skib, solgt til Ø. K., der gav det Navnet *Kambodia*.

Skibet er forsynet med 6 Lastrum og udstyret med alle moderne Losse- og Lastegrejer. Hovedmaskineriet bestaar af to to-takts ticylindrede Dieselmotorer af B. & W.s Konstruktion, der tilsammen udvikler 15.000 IHK. Med sine ca. 17 Knob paa fuld Last er *Kambodia* i Øjeblikket Danmarks hurtigste Fragtskib. *Kambodia* har Plads til 12 Passagerer.

Med *Kambodia* er Ø. K.s Flaade nu oppe paa 25 Skibe. I Løbet af kort Tid afleveres en Nybygning fra Nakskov Skibsværft, nemlig *Malaya* paa ca. 10.000 Tons d.w., og i Løbet af dette og næste Aars Begyndelse ventes yderligere tre Nybygninger.

M.S. »NORMANDIET«

Fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S er til A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, København, den 23. April 1947 afleveret et nyt Dieselmotor-Lastskib, m.s. *Normandiet*.

Under Krigen paatvang Tyskland de danske Skibsværfter Bygningen af en Række Standardskibe, det saakaldte Hansaprogram, men kun enkelte af disse Skibe blev færdigbygget inden Krigens Afslutning. Disse Nybygninger var oprindelig konstrueret som Dampskibe. Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, som efter Krigens Afslutning overtog en af disse Nybygninger ved Helsingør Skibsværft, besluttede, da Arbejdet ikke var særlig vidt fremskredet, at installere økonomiske Dieselmotorer i Stedet for Dampmaskineriet, og m.s. *Normandiet* er det første af Skibene fra Hansaprogrammet, som er færdigbygget med Dieselmotorer.

Skibet har følgende Dimensioner:

Længde (mellem P.P.) 333' 0'', Bredde 50' 10'', Sidehøjde 30' 4'', Dybgang 20' 9'', Dødvægt ca. 5300 Tons. Kubikindholdet af Lastrummene er ca. 308.500 Kubikfod.

Hovedmaskinen, der ogsaa er bygget af Helsingør Skibsværft, er en ottecyklindret Dieselmotor, Type 850-VF-90. Ved 135 Omdrejninger pr. Minut udvikler den ca. 2800 Hestekræfter og giver det lastede Skib en Hastighed paa ca. 13 Knob.

Skibet har 4 store Luger, der betjenes af 10 moderne, hurtiggaaende elektriske Spil. For Mandskab og Officerer samt 4 Passagerer er indrettet smukke Kamre, udstyret med alle Bekvemmeligheder, og for baade Mandskab og Officerer findes særskilte Spisesaloner og Rygesaloner.

MOTORFÆRGEN »FYN«

I Slutningen af Marts Maaned afleverede Burmeister & Wain Motorfærgeren *Fyn* til De Danske Statsbaner.

Motorfærgeren *Fyn* er sammenlignet med de øvrige Motorfærger udført med mange Forbedringer baade af Udseende og Indretning. Skroget er forude forsynet med en høj Port, der løftes ved Trykluft, saaledes at Jernbanevognene kan køre ind. Porten giver i Modsætning til de andre Færger Skroget forefter et jævnt Forløb, og er særdeles praktisk, da Biler og Vogne staar i Læ for Saltvandssprøjt.

Færgens Dækshuse og Dæk er afrundede, Skorsten og Master har Fald, og Baaddækket er udført med enkelte brede Støtter for at give saa frit Udsyn som muligt for Passagererne.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde 107,800 m, Bredde 17,700 m og Dybde

6,365 m. Største effektive Sporlængde er 259,800 m, og Færgeren kan tage 3 Lyntog eller 13 Stk. 4-akslede Vogne eller 30 Stk. 2-akslede Vogne. Passagerantallet er normalt 1500, men ved særlige Lejligheder 2000. Dybgang med Last er ca. 4 m og Deplacementet 4060 Tons, d.w. max. 960 Tons, Brutto Register Tonnage 2941,45 Tons, Netto Register Tonnage 1191,34 Tons, og Farten er 16,5 Knob.

Styrehuset og Fokkemasten er udført af Aluminium for at være umagnetisk. Navigationsudstyret består af Radar fra Metropolitan Vickers, Ekkolod, Radiostation med Telefoni, Radiopejler, elektrisk Omdrejningstæller, elektrisk Maskintelegrafi og 2 Rat For og Agter.

Hovedmaskineriet består af 2 Burmeister & Wain direkte omstyrebare, seks-cylindrede, 2-Takts, enkeltvirkende Trunkmotorer med Trykforstøvning. Motorerne udvikler tilsammen 4400 IHK ved 152 Omdrejninger pr. Minut (maksimalt 5450 IHK ved 165 Omdrejninger).

M.S. »G. C. AMDRUP«

Lørdag den 26. April 1947 søttes ved A/S Frederikssund Skibsværft det nye Grønlandsskib, som bygges til Grønlands Styrelse.

Det nye Skib, som ved Afløbningen fik Navnet *G. C. Amdrup*, blev bestilt i Slutningen af 1943, efter at *Gertrud Rask* og *Hans Egede* var gaaet tabt under Krigen. Skibet er specielt konstrueret med Farten paa Kolonierne i Østgrønland for Øje og er bygget af Egetømmer med meget svære Materialeledimensioner, saaledes at det kan modstaa Polarisens Tryk.

Der er til Skibet medgaaet ca. 4000 m³ Egestammer fra alle Landets Egne, Sønderjylland, Nørrejylland, Sjælland og Lolland-Falster. Det betyder en 400—500 svære Egestammer, og kun de allersværeste Stammer kan anvendes til et Skib af denne Art, idet mange af de endelige Materialeledimensioner paa Bundstokke, Kølsvin o. l. er op til 1/2 Meter dybe. Klædningen er 130 mm tyk, og udenpaa den ligger en Is-hud, der er 80 mm tyk, og som udvendig er beslaet med Jern.

Kølen er af Bøg i 3 Længder. Ogsaa den er ca. 1/2 Meter dyb. Den består af 3 Stykker. 1 Bøgestamme kom fra Dyrehaven, 1 fra Sorø og 1 fra Sønderjylland.

Længde overalt er ca. 53,0 Meter, Længde mellem P.P. ca. 46,0 Meter, Bredde ca. 11,8 Meter, Sidehøjde til Hoveddæk ca. 5,2 Meter, Dødvægt (Lasteevne) ca. 800 Tons, Kubikindhold af Lastrum c. 540 m³, Brændseloliebeholdning ca. 100 Tons, Ferskvandsbeholdning ca. 40 Tons.

For at gøre Skibet saa velegnet som muligt til Sejlad i svær Is, og hvor det er nødvendigt at kunne manøvrere med langsomt gaaende Drivskrue med stor Kraft, har man valgt at give Skibet diesel-elektrisk Fremdrift.

Maskineriet består af 2 Stk. 7-cyl. Dieselmotorer hver koblet til 1 Stk. 246 KW Dynamo og 2 Stk. 5-cyl. Dieselmotorer hver koblet til 1 Stk. 40 KW Dynamo. Skruen drives af 2 sammenkoblede Elektromotorer paa ialt 600 HK og er i Stand til at give Skibet en Hastighed paa ca. 10 Knob.

Skibet blev straks efter Søsætningen bugseret til Helsingør Skibsværft, hvor det udrustes med Maskineri og Indretning for Mandskabet og 20 Passagerer.

FORMANDSSKIFTE I MASKINMESTRENES FORENING

Den 1. Juli fratraadte Maskinmestrenes mangeaarige Formand *K. A. Rasmussen* og afløstes af Foreningens Næstformand, tidligere Maskinmester i D. F. D. S. *J. Harald Larsen*.

FORMANDSSKIFTE I SKIBSFØRERFORENINGEN

Den 1. August trækker Kaptajn *H. P. Hageberg* sig tilbage som Formand i Skibsførerforeningen efter 26 Aars Virke. Han afløses af Mønstringsbestyrer *J. Kastrup Olsen*.

DANSKE REDERE HAR KØBT IALT 19 SKIBE I U.S.A.

Danske Redere har af Amerika ialt indkøbt 19 Skibe — 7 Skibe af C.I.A. Typen, 3 Victory Skibe og 9 Liberty Skibe. Disse Skibe er erhvervet af følgende Rederier:

Ø. K. tre Liberty Skibe: *St. Croix*, *St. Thomas* og *St. Jan* og tre Victory-Skibe: *Tranquebar*, *Nicobar* og *Serampore*. — A. P. Møllers Rederier fire C. 1 A-Skibe: *Oluf Mærsk*, *Arnold Mærsk*, *Johannes Mærsk* og *Cornelius Mærsk* samt to Liberty-Skibe: *Else Mærsk* og *Ellen Mærsk*. — D.F.D.S. to Liberty-Skibe: *Oregon* og *Nevada*. — Rederiet *J. Lauritzen* tre Skibe af C. 1 A-Typen: *Gerda Dan*, *Marna Dan* og *Paula Dan* samt et Liberty-Skib: *Thora Dan*. — Det Dansk-Franske Dampskibsselskab et Liberty-Skib *Grønland*.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Danske Skibskøb og -salg

Gennem Firma Olto Danielsen har Dampskibsselskabet »Dania« A/S, København, købt det norske Motorskib »*Sarvard*«, ca. 7150 Tons d.w., bygget af Burmeister & Wain 1925, forsynet med dobbelt skruet Dieselmotor, som giver Skibet en Fart af 11—11½ Knob. Skibet hedder nu *Darfjord*. Det blev nyklassificeret i Fjor og løber paa Timecharter hos de franske Myndigheder indtil April 1948. Prisen andrager norske Kr. 3.450.000. Overtagelsen har fundet Sted.

s.s. *Garonne*, ca. 2150 Tons d.w., bygget i Stettin i 1911, tilhørende Armement Deppe Soc. Anon. Antwerp, er blevet købt af Dampskibsselskabet *Draco*, København, for £ 37.000.

D.F.D.S. har solgt sin gamle Isbryder *Bryderen*, bygget

Fortsættes Side 94.

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

Escher Wyss

SKIBSSKRUER

med vendbare Blade

SV. DYHR

Øresundsvej 140

København S

Telefon: C. 8901

Ugens Fragtberetning.

Siden vor sidste Fragtberetning i Nummeret for 28. Febr. har der fundet en Del Bevægelser Sted i Raterne. Til at begynde med var Tendensen opefter, men senere har der fundet en jævn Nedgang Sted, og i Øjeblikket ligger Niveauet en Del lavere end paa Tidspunktet for vor sidste Beretning. En Del af Markedets rent øjeblikkelige Svagthed maa, i hvert Fald for de oversøiske Markeders vedkommende, søges i den Usikkerhed der gør sig gældende m. H. t. Forholdene i den amerikanske Kulindustri. Der er endnu ingen endelig Afklaring paa dette Spørgsmaal, selv om de sidste Rapporter fra New York mener, at Arbejdet i Kulminerne, der skulde have været genoptaget i Mandags efter Ferien, vil blive genoptaget i Ugens Løb. Men det siger sig selv, at alene Truslen om, at det store Antal Skibe, der er beskæftiget i Kulfarten fra Staterne til Europa, Sydamerika o. s. v, skal til at søge sig nye Græsgange, ikke kan være uden Indvirkning paa Befragternes Indstilling over for Befragtningsproblemerne.

Paa de oversøiske Markeder er der naturligvis afsluttet mange Forretninger i de mere end 4 Maaneder, der er gaaet, siden vor sidste Beretning. De oversøiske Markeder var i Slutningen af Februar særdeles tilfredsstillende. I transatlantisk Fart betales der saaledes f. Eks. for Kul fra Northern Range til Danmark \$13.40. Senere betales der endog for særligt nødlidende Positioner helt op til \$14.25, og for Kul fra Golfen til Danmark, maatte Befragterne en Overgang betale \$16. Til Sammenligning kan nævnes, at sidste amerikanske Liberty, der blev sluttet for Kul fra Hampton Roads til Danmark for Juli Lastning kun fik \$11.15, og idag kan der antagelig sluttes til \$10.60, maaske \$10.50. Den Udvikling der har fundet Sted i Kulfarten fra Staterne til Danmark, gælder naturligvis ogsaa Kulfarten til Holland/Belgien/Frankrig og Middelhavet. Fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam er sidst betalt \$9.90, til Nordfrankrig \$10.90, og til Vestitalien \$11.70, men idag kan der utvivlsomt faas endnu billigere Tonnage. (Der meddeles netop nu, at Belgierne har sluttet til \$9.10 til Antwerp). Iøvrigt kan nævnes, at saavel Belgierne som Hollænderne har sluttet adskillige Baade for consecutive Rejser over 12 Maaneder, begyndende August/September til Rater mellem \$9.90, der blev betalt for et Par Maaneder siden, til \$9.25, som der blev sluttet til for en Uges Tid siden. England er iøvrigt ogsaa nu begyndt at importere Kul fra Staterne og adskillige engelske Dampere er sluttet til 50/- med 1000 Ts. Losning fri.

Af anden transatlantisk Forretning skal nævnes Korn fra Northern Range eller Halifax til UK./Cont. for engelsk Regning. Disse Baade, praktisk talt alle engelske, har faaet Ministry Rates. Der er ogsaa sluttet forskellige Net-Charter Forretninger fra Northern Range til Continentet Bordeaux/Rotterdam, og fra Halifax/Sheet Harbour til Bordeaux/Rotterdam. Disse Forretninger, der som Regel kun kan tage Skibe af Mellemstørrelse, er gjort til praktisk talt uforandrede Rater. Fra Northern Range er der saaledes betalt 23 à 24 Cts., og fra Sheet Harbour/Halifax er sidst sluttet til 30 Cents, alt per Cbft. bale. Sukkerraterne fra Cuba/San Domingo til UK/Cont. har derimod fulgt den almindelige Udvikling, og sidste Afslutning var for en Liberty Baad, Cuba/Antwerpen til \$16.25, hvilket er en Nedgang paa omkring \$2.

Fra U.S. Atlantic og fra Golfen til Sydamerika har der været en betydelig Aktivitet saavel for Kul som for Svovl. Raterne herfor ligger ogsaa nu paa et lavere Niveau end for 4 Maaneder siden, men Nedgangen har dog ikke været saa stor, som i transatlantisk Fart. Af kurante Noteringer kan nævnes: Svovl Galve-

ston/Buenos Aires \$14 for 5000 ts., \$13 for 9000 Ts.

River Plate Markedet, og i det hele taget de hjemgaaende Markeder fra Sydamerika er ikke særlig opmuntrende for Rederne. Raterne ligger helt nede paa \$13 fra Buenos Aires til Antwerpen, og til Danmark kan der antagelig faas Tonnage til lidt under \$14. For engelsk Regning indikeres 70/- til UK. og 67/ til Antwerpen. Ogsaa fra Brasilien ligger Raterne daarligt. Fra Victoria til Antwerpen noteres \$9.50 for Malm paa Gross terms med en Masse Kommission.

Ogsaa Markederne paa den anden Side af Panama Kanalen er svage. Fra Nord Pacific er sidst sluttet Korn, Vancouver/Antwerpen til \$15. I Slutningen af Februar betales for lignende Forretning omkring \$20. Kul fra Portland til Dublin eller Cork kan sluttes til \$15.50, og Portland/Buenos Aires til \$15. Raterne for Kul fra Puget Sound til Shanghai er gaaet ned fra \$18 til \$15. Fra Syd-Pacific noteres enkelte Salpeterlaster, bl. a. til Alexandria til 106/6d. med langsomme Expeditioner.

Østens Markeder er stadig uden større Interesse for Tonnage. Fra Philippinerne er sluttet Tonnage for Copra til 135/- paa Berth terms til Rotterdam og for fransk Regning er betalt \$23 per 60 Cbft. bale til Marseille. Iøvrigt synes den rent lokale Trade at være noget livligere. Russerne er saaledes aabne for Tonnage for Kul fra Sakhalin til Hongkong, for hvilket noteres 35/-. Ris fra Bangkok til Shanghai er sluttet 4000 Tonner til 47/6d., Kul Bangkok til Hongkong har betalt 32/6d., og Kul fra Calcutta til Hongkong har faaet Tonnage til 65/-. Men de store hjemgaaende Trades, der i Sæsonen absorberede Mængder af Tonnage, nemlig Ris fra Indo-Kina til Frankrig og Soyabønner fra Manchuriet til UK/Cont., viser endnu intet Tegn til at live op.

Fra Durban sluttes uforandret Kul til Buenos Aires til 57/-, og Saltraterne fra Aden/Port Said etc. til Calcutta og Japan viser heller ikke større Ændringer. Port Said/Calcutta sluttetes sidst 65/-.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene nogenlunde tilfredsstillende. Middelhavs Markederne tager mange Baade for Salt, Fosfat, Malm o. s. v. — Der kan bl. a. nævnes: Sfax/Finland \$11 for Fosfat, Salt fra Sicilien til ECUK. 57/6d., Pyrites fra Huelva til Antwerpen eller Rotterdam til 30/-. Fra Casablanca til Cape Town er sluttet Tonnage til 35/6d.

Kul udgaaende fra UK. er ikke blevet bedre, hvorimod der er noget mere Efterspørgsel efter Tonnage fra Continentet. Fra Rotterdam til Vestitalien noteres nu 23/- for Kul, og fra Antwerpen eller Ghent ligger Raten omkring 25/-.

Fra Østersøen er Efterspørgslen efter Tonnage for Trælast, Props, Masse, Malm o. s. v. kun jævnt tilfredsstillende. DBB. Lower Zone Sweden til London noteres 165/-, og Props Lower Zone Finland til Tyne 165/-. Malm fra Oxelösund til Ghent er sluttet for dansk 2400 Tonner til sv. Kr. 20 og Malm fra Oxelösund til Glasgow har betalt 30/- for Liberty Baad. I Kulfarten til Danmark ligger Raterne paa omkring det af Fragnævnet fastsatte Niveau.

Paa Timecharter Markedet er Efterspørgslen stadig meget betydelig, men Udbuddet af Tonnage er kun begrænset, og nogen egentlig Nedgang i Raterne har ikke fundet Sted, selv om der nu og da er set Afslutninger, der ligger lidt under det Niveau, der har været gældende i lange Tider. Raten for nogenlunde moderne Damper paa ca. 10.000 Ts. ligger stadig mellem 20/- og 22/-, afhængig af Skibets Kvalitet, for ca. 6 Maaneders Fart. For moderne Motorskibe er betalt lidt over \$7 for ca. 4 Maaneder, men andre Redere, antagelig under Indvirkning af Truslen om Kulstrejke har senere accepteret \$6.50 for ca. 3 Mdrs. Rundtur.

Fortaet fra Side 92)

hos Kockums mek. Verkstad, Malmø, 1884, til Polen for Kr. 450.000. Skibet er overtaget af sin nye Ejer.

s.s. *Palmston*, ca. 450 Tons d.w., bygget 1907, og s.s. *Gloucesterbrook*, ca. 210 Tons d.w., bygget 1914, er blevet solgt til danske Redere, der paatænker at bygge Skibene om til Motorskibe.

De tyske Skibe

Danmark fik som Krigsskadeserstatning fra Tyskland af det interallierede Erstatningsbureau i Bruxelles tildelt en Del tyske Skibe. Disse har allerede i nogen Tid sejlet under dansk Flag og med dansk Navn.

Handelsministeriet udbyder nu nedenstaaende 12 Skibe til Salg:

M.S. *Bessel* (700.000 Kr.). D.w. 2.740.
S.S. *Ceuta (Rinkenæs)* (1.550.000 Kr.). D.w. 4.050.
M.S. *Birkenau* (880.000 Kr.). D.w. 2.900.
S.S. *Marianne (Stensnæs)* (800.000 Kr.). D.w. 4.035.
M.S. *Argus (Brunsnæs)* (285.000 Kr.). D.w. 290.
M.S. *Cranz (Kragens)* (250.000 Kr.). D.w. 330.
M.S. *Cremona (Agernæs)* (285.000 Kr.). D.w. 300.
S.S. *Franziska H. Fisser* (Vejsnæs) (400.000 Kr.).
D.w. 1715.
M.S. *Gebina (Varnæs)* (260.000 Kr.). D.w. 320.
M.S. *Hanseat (Rosnæs)* (250.000 Kr.). D.w. 310.
M.T. *Dollart* (200.000 Kr.). D.w. 285.
S.S. *Rosario* (500.000 Kr.). D.w. 9326.
Beløbet i Parentes er laveste Salgssum.

Tilbudene paa ovennævnte Skibe skal være Handelsministeriet i Hænde senest den 15. September Kl. 12 Middag. Nærmere Oplysninger angaaende Salgsvilkkaar m. v. faas ved Henvendelse til Handelsministeriets tekniske Afdeling.

Marstal Staalskibsværft

Skibsreder A. E. Sørensen har ved Marstal Staalskibsværft bestilt et Motorskib paa 650 Tons d.w.

Staalmaterialerne er ankommet til Værftet, og Kølen er strakt, og hvis intet uforudset indtræffer, haaber Skibsrederen, at Stabelafløbningen vil finde Sted ved Aarskiftet.

PERSONALIA

Personalia

Statsautoriseret Skibsmægler H. Cornelius Jørgensen, mangesaerlig Medarbejder i Skibsmægler-Firmaet Rasmus Christensen, Aarhus, er optaget som Medindehaver af nævnte Firma.

Dødsfald

Konsul og Skibsmægler J. W. Brøchner-Mortensen, Fredericia, døde den 6. April. Brøchner-Mortensen var født i Fredericia, hvor han overtog sin Faders Skibsmæglerfirma og tillige blev kgl. Vejer og Maaler. Han var Medlem af Sø- og Handelsretten i Vejle Amt, og i en lang Aarrække havde han Sæde i Fredericia Handelsstands Bestyrelse som Næstformand. Desuden var han Formand for Fredericia Handelsskole og havde været Formand i Foreningen af kgl. Vejere og Maalere i Danmarks Købstæder. Saavel af denne Forening som af Fredericia Handelsstandsforening og Fredericia Fisker- og Sømandsforening var han Æresmedlem. I 1924 blev han britisk Vicekonsul i Fredericia. Han var Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd.

Kaptajn N. Nielsen, Sydfynske Dampskibsselskab, er død paa Stubbekøbing Sygehus.

Kaptajn Nielsen var den ældste af Dampskibsselskabets Førere, og gennem 35 Aar førte han sit Skib mellem Spodsbjerg og Nakskov — bortset fra to Krigsperioder, hvor Minefaren standsede Farten.

Positionliste pr. 10. Juli 1947

Danla

Danklint pass. Gibraltar 8.7. til Livorno. — *Tovell* afg. Emden 8.7. til Kbh. — *Danffjord* ank. Sassandra 28.6. — *Danholm* ank. Kotka 3.7.

Dannebrog

Brattingborg pass. Cape Villano 7.7. til Nørre Sundby. — *Dansborg* afg. Gdansk 7.7. til Antwerpen. — *Ellensborg* ank. Gdynia 6.7., laster for Danmark. — *Frederiksborg* ank. Hamburg 6.7., derefter til Luleå. — *Lilleborg* ank. Hamburg 8.7., derefter til Emden. — *Nordborg* afg. Aalborg 7.7. til Rønnskær. — *Silkeborg* ank. Gdansk 3.7., laster for Nørre Sundby. — *Skodsborg* ank. Stettin 6.7., laster for Horsens. — *Søborg* pass. Kbh. 7.7. til Barrow-in-Furness. — *Taarnborg* pass. Ushant 8.7. til Lissabon. — *Uranienborg* ank. Aalborg 3.7., derefter til Oxeløund. — *Ørneborg* afg. Karlshamn 7.7. til Hamburg.

D.F.D.S.

Alabama ank. Montevideo 2.7. 10/11.7. til Santos og Pernambuco. — *Argentina* ank. Kbh. 3.7. 16/18.7. via Halmstad til New York og Baltimore. — *Arizona* afg. Aalborg 5.7. til Santos via Las Palmas. — *Bergenhus* afg. Aarhus 7.7. til Newcastle/Kbh. — *Bolivia* i New York. — *Brasilien* i Dok i Frhavn. — *California* afg. 8.7. til Dublin og New York. — *Delaware* afg. Beirut 7.7. til Limassol og Famagusta. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 7.7. til Kbh. — *Egholm* ank. Aalborg 6.7., afg. 8.7. til Antwerpen og Middelhavet. — *Falken* afg. 10.7. til Gdynia. — *Florida* i Dok i Helsingør. — *Frigga* afg. Aalborg 12.7. til Leth. — *Georgia* ank. Alexandria 6.7. til Palæstina, Beirut og Cypern. — *Halvdan* i Dok i Kbh. — *Hebe* ank. Kbh. 5.7. — *Hindsholm* afg. Malaga 7.7. til Gibraltar, Lissabon og Kbh. — *Hjortholm* i Dok hos B. & W. — *Ivar* afg. fra Emden ca. 8/9.7. til Kbh. — *Jolantha* ank. Wismar 5.7. til Holbæk. Derefter Hamburg/Danmark. — *Katholm* afg. Randers 7.7. til Västerås og Bristolkanalen. — *Kentucky* ank. Liverpool 5.7. Afg. ca. 16.7. til Kbh., Odense og Randers. — *Kjøbenhavn* i Dok i Helsingør. — *Knud* afg. Nykøbing M. 5.7. til Antwerpen. — *Louisiana* ank. Kbh. 30.6. Ca. 14.7. til Gdynia. — *Maine* ank. Antwerpen 6.7. Ca. 10.7. til Lissabon, Malta og Levanten. — *Margrethe* ank. Kbh. 7.7. — *Marocco* ank. Tunis 6.7. Ca. 9/10.7. til Marseilles og Genoa. — *Nevada* ank. Kbh. 3.7. — *Oregon* afg. Kbh. 8.7. til Gdansk, Antwerpen. — *Paraguay* ank. Kbh. 27.8. Til New York ca. 10.7. — *Rota* afg. Kbh. 8.7. Fra Odense 10.7. Fra Aarhus 12.7. til London. — *Skjold* afg. Kbh. 3.7. til Antwerpen, Havre, Bordeaux, La Pallice, Antwerpen og Kbh. — *Svanholm* afg. Kbh. 3.7. til Antwerpen, Danmark. — *Sønderjylland* ank. Gdynia 5.7., ca. 9.7. til Kbh. — *Taarnholm* i Dok i Aarhus. — *Texas* ank. Kbh. 1.7. Afg. ca. 15.7. til Antwerpen. — *Thyra* i Dok i Frhavn. — *Toms* afg. Antwerpen 6.7. til Kbh. Fra Kbh. ca. 19.7. til Rotterdam, Antwerpen, Danmark. — *Trondhjem* ank. Hull 1.7. Afg. ca. 8.7. til Kbh. — *Tula* ank. Manchester 27.6. Afg. ca. 8.7. til Kbh., Aarhus og Aalborg. — *Tunts* afg. Tunis 7.7. til Alger, Oran og Barcelona. — *Tyr* ank. Antwerpen 6.7. Ca. 9.7. til Esbjerg. — *Uffe* afg. Västerås 2/7 til Cardiff. Derfra til Manchester.

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR. »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

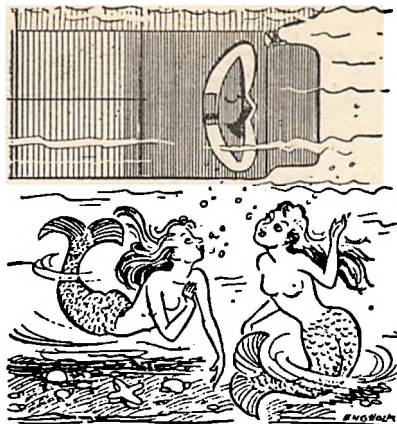
Skibsbesigtigelser

Besigtigelsesmand i 9 Aar for Den Norske Sjøkontroll i Storbritannien paatager sig privat Besigtigelse af Skibe, Bundbesigtigelser, Havarier, Skader, Reparationer samt for Køb og Salg.

H. Schieldsøe
3, Princess Gate E.,
Liverpool 8
Telefon: Lark Lane 3497

TENERIFE

GUILLERMO H. OLSEN
SANTA CRUZ DE TENERIFE
Telegram-Adr.: »OLSENS TENERIFE«



— Ren i Bunden,
— Ja, men den er ogsaa malet med
HEMPEL'S Bundfarver.

Danmark. — *Uruguay* ank. Baltimore 5.7. Derfra til New York. Fra New York ca. 15.7. til Oslo og Kbh. — *Virginia* ank. New York ca. 12.7. — *Vistula* i Dok i Helsingør.

De Forenede Kulimportører

Cimbria ank. Emden 10.7. — *Concordia* ank. Ghent 10.7. — *Hafnia* ank. Gdynia 9.7. — *Dania* under Rep. i Aarhus. — *Scandia* under Rep. i Aarhus.

Det Dansk-Franske

Grønland ank. Kbh. 5.7. — *Blekinge* ank. Newport News 29.6. — *Normandiet* pass. Kbh. 9.7. til Workington. — *Bornholm* ank. Fredericia 7.7. — *Halland* ank. Hjalteyr 28.6. — *Skaane* pass. Kbh. 9.7. til Skagastrand. — *Slesvig* pass. St. John 8.7. til Three Rapids.

Det Danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Antwerpen 8.7. — *Wm. Th. Malling* ank. Randers 7.7.

D.D.P.A.

Christian Holm ventes Nyborg 10.7. — *Esso Nyborg* fra Fredericia til Prøvestenen 10.7. — *Scandia* i Frihavnen.

Heimdal

Martin Carl i Kbh. — *Axel Carl* afg. 10.7. til Sønderborg.

Jutlandia

Jens Toft ank. Luleå 9.7., til Hamburg. — *Karen Toft* afg. Hamburg til Emden 10.7.

J. Lauritzen

Indian Reefer ank. Norfolk Va. 3.7., laster til Argentina. — *Argentinean Reefer* ank. Montevideo 6.7., laster til Antwerp. — *Egyptian Reefer* forv. ank. Buenos Aires 9.7., derefter Barcelona. — *African Reefer* afg. Aalborg 1.7. til Norfolk Va./Argentina. — *Thora Dan* afg. Narvik 5.7. til Cardiff. — *Gerda Dan* ank. Buenaventura 5.7., sydgaende. — *Marna Dan* afg. Buenaventura 6.7. til New York. — *Paula Dan* ank. New York 6.7. — *Karla Dan* pass. Panama 6.7. til New York. — *Lotta Dan* afg. Tocopilla 2.7., nordgaende. — *Laila Dan* ank. Callao 4.7., sydgaende. —

En Lodsstilling ved København Lodseri

ønskes besat. Fortrinvis Adgang til at komme i Betragtning har Navigatører med Skibsførerbevis, og som ikke er fyldt 32 Aar. Skriftlig Ansøgning med bekræftende Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser og af eventuelle Forholdsattester modtages inden den 4. August d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, København K., den 5. Juli 1947.

Linda Dan afg. New York 1.7. til Chile. — *Jutta Dan* forv. afg. Fredrikshavn 9.7. til Preston/Larne Harbour. — *Selma Dan* ank. Bristol 7.7., forv. afg. 9.7. til Cardiff, derefter Amsterdam/Mäntyluoto. — *Randa* rep. Danmark. — *Ulla* rep. Danmark. — *Laura Dan* rep. Danmark. — *Maria Dan* afg. Næstved 5.7. til Kemi. — *Jelva Lau* ank. Thames Buoys 7.7., derefter Hangö. — *Lilian* rep. Danmark. — *Anna Lau* forv. afg. Gravesend 8.7. til Polen. — *Inger Lau* afg. Gdynia 6.7. til Raumo. — *Nerma Lau* afg. Aalborg 5.7. til Toppila. — *Katja Lau* afg. Sas van Ghent 2.7. til Åbo. — *Hedda Lau* afg. Polen 7.7. til Nyborg. — *Nancy Lau* forv. afg. Nykøbing F. 8.7. til Gdansk. — *Ninna Lau* forv. ank. Stockholm 8.7., derefter Raumo.

Myren

Asbjørn ank. Gdansk 8.7. — *Astrid* ank. Køge 8.7. — *Birthe* klasser i Svendborg. — *Chr. Sass* afg. Genua 5.7. til Alexandria. — *Clara* ank. Sønderborg 8.7. — *Stal* ank. Swansea 7.7.

Norden

Norden afg. Port Said 3.7. til Aden. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordkap* ank. Aarhus 6.7. — *Nordkyn* Havari i Atlanten, bugseres til Amerika. — *Nordpol* afg. Aalborg 29.6. til Hampton Roads.

Orient

Astoria afg. Newport, Mons. 4.7. — *Westralia* rep. i Nakskov efter Minesprængning.

Paciflc

Paris afg. Gdansk 10.7.

Vendlla

E. M. Dalgas ank. Kotka 2.7. — *Otto Petersen* afg. Charleston 28.6. til Odense. — *P. N. Dam* ank. Kotka 6.7. — *Svend Pii* ank. Granton 8.7.

Ø. K.

Annam ank. Kbh. 5.7. — *Asia* ank. Los Angeles 6.7. — *Bintang* afg. Singapore 4.7. — *Erria* ank. Kotka 1.7. — *Falstria* ank. Kbh. 4.7. — *Fionia* ank. London 27.6. — *India* afg. Colombo 5.7. til Port Swettenham. — *Java* ank. Ljusne 8.7. — *Jutlandia* pass. Pentland Firth 3.7. til New York. — *Kambodia* afg. Antwerpen 7.7. til Rotterdam. — *Kina* ank. Casablanca 4.7. — *Korea* ank. Kbh. 3.7. — *Lalandia* ank. Port Said 7.7. — *Malacca* ank. Hongkong 4.7. — *Manchuria* afg. Bombay 5.7. til Aden. — *Meonia* ank. Bangkok 25.6. — *Mongolia* ank. Zamboanga 5.7. — *Nikobar* ank. Middlesbrough 3.7. — *Norden* afg. Suez 5.7. til Aden. — *Selandia* ank. Kbh. 25.5. — *Serampore* pass. Gibraltar 6.7. til Marseilles. — *St. Croix* afg. Norfolk 28.6. til Kbh. — *St. Jan.* afg. New York 5.7. til Danmark. — *St. Thomas* pass. Dunnet Head 7.7. til Østkysten af U.S.A. — *Tranquebar* afg. Suez 4.7. til Port Sudan.

VINKE & CO

Shipowners - Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkaco

ROTTERDAM

Telephone:
21100 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr. Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PÅ BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon "Central" 17030

samt på alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/S.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859



Brug
INTERNATIONAL
Skibsfarver
til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.

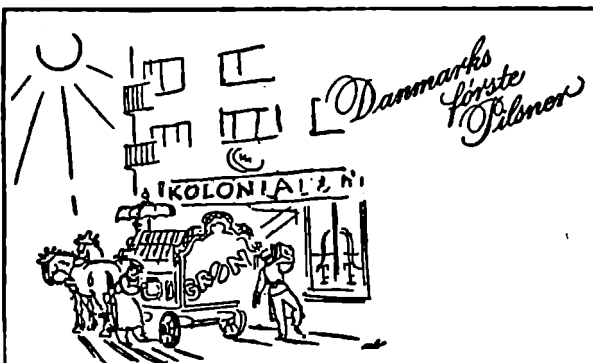
NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809



TUBORG Pilsner

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk stabaant. Kompassrettere

Forlang G. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 25. April 1947.

Nr. 10.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarstal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kwartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarstal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paaagældende Kwartals Begyndelse. Kwartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Danmark.

XII. Oplysninger vedrørende Skibruter.

537. Danmark. Sejlanvisningstjenesten. Udsendelse af NEMEDRI samt Rettelser til samme.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/259 1947.

Detaljer. 1. NEMEDRI-Sejlanvisningsheftet er nu udkommet og kan faas ved Henvendelse til Havnekontoret i de Havne, hvor der udleveres Sejlanvisninger.

2. Rettelser til NEMEDRI-Heftet offentliggøres ugentligt i de *engelske Notices to Mariners*. Materialet mangfoldiggøres ved Søkort-Arkivet og udleveres til Skibene paa de ovennævnte Havnekontorer.

3. I særlige Tilfælde udsendes Rettelserne til NEMEDRI-Heftet som *Naveams*, hvilke ligeledes tilstilles Havnekontorerne til Udlevering til Skibene.

4. Efter Isperiodens Ophør er Afmærkningen af de *danske* minestrøgne Ruter Genstand for vidtgaaende Ændring. Pr. Radio udsendes Oplysning om den nye Afmærkning, efterhaanden som denne udlægges. Ved Søkort-Arkivet er paa *Engelsk* — i Overensstemmelse med NEMEDRI-Heftets Oplysninger — udarbejdet en Oversigt, der ligesom de i ovennævnte Punkter omhandlede Oplysninger udleveres til Skibene ved Havnekontorerne.

538. Danmark. Nyudlægning af Afmærkning ved minestrøgne Ruter. Advarsel.

Detaljer. Opmærksomheden henledes paa, at den efter Isperiodens Ophør udlagte nye Afmærkning af de minestrøgne Ruter — især paa Steder, hvor nøjagtig Pladsbestemmelse ved Punkter i Land er vanskelig at opnaa — kan være placeret noget anderledes end den tidligere Ruteafmærkning. Da Minestrygningen af Ruterne imidlertid er foretaget i Forhold til den tidligere Afmærkning, bør man indtil videre ikke stole absolut paa, at de for Ruterne opgivne Bredder paa begge Sider af Midterlinien passer i Forhold til den nye Afmærkning, hvorfor man saa vidt muligt maa søge at holde sig nær Ruterne Midte, saaledes som denne fremgaar af den nye Afmærkning.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 26. Juni 1947.

Nr. 11.

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

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

Med dette Nummer følger: Oversigtskort over Lystsejladsomraader.

Danmark.

XI. Bekendtgørelser m. m.

539. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlds i danske Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/231 1947 udgaar.

Detaljer: Justitsministeriet har under den 24. Maj 1947 udsendt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 2 i midlertidig Lov Nr. 219 af 1. Maj 1940 om skærpet Straf for Overtrædelse af Borgerlig Straffelov og om Ændring af Politilovgivningen fastsætter Justitsministeriet efter Samraad med Marineministeriet og Fiskeridirektoratet herved følgende Bestemmelser:

§ 1.

Bestemmelserne i nærværende Bekendtgørelse omfatter alle Skibe og Fartøjer, der ankommer til, anløber eller afgaar fra *dansk* Havn, Ankerplads, Red eller Bro, eller som passerer gennem *danske* Farvande.

Søværnets Skibe og Fartøjer samt andre Skibe og Fartøjer, der tilhører Staten eller andre offentlige Myndigheder, er undtaget fra de i denne Bekendtgørelse fastsatte Bestemmelser.

For de *forenede Nationers* Orlogsskibe eller Statsskibe samt for *tyske* Skibe, for hvilke der gælder særlige Regler, kommer Bestemmelserne i denne Bekendtgørelse ikke til Anvendelse.

§ 2.

A. Lystsejlad af enhver Art, herunder Sejlad med Kaproningsbaade, Robaade, Kajakker, Kanoer, Badepramme og Skydepramme, er foruden i de Farvande, der til enhver Tid er spærret for Sejlad paa Grund af Minefare, forbudt for saavel *danske* som fremmede Lystfartøjer i følgende Omraader paa *dansk* Søterritorium:

1. I *Nordsoen*. Farvandet Syd og Vest for følgende Linie:
Langs Sydsiden af den minestrøgne Rute fra *Nordsoen* ind i *Graadyb* indtil *Stejlen* Lystønde, derfra til *Stejlen*, langs *Fano* Vestkyst til Øens Sydspids og videre til *Manø* Nordpynt, derfra til *Vester Vedsted* Kirke og videre langs Kysten til Grænsen.
2. I *Østersøen*. Farvandet Syd for følgende Linie:
Breddeparallellen $54^{\circ} 48',7$ N. gennem *Præstebjærg Rev* hvide 1-Kost (udfor *Hesnæs* paa *Falster*), derfra langs Øst- og Sydkysten af *Falster* til *Gedser* Fyr og videre langs *Rødsand* til *Hyllekrog* Fyr, langs *Lolland* Sydkyst til *Albuen* Fyr og derfra til *Spodsbjærg* Havnefyr, langs *Langeland* Øst- og Sydkyst til *Ristinge Hale*, derfra til *Æro Hale* og langs *Æro* Sydkyst til *Skjoldnæs* Fyr, derfra videre til *Mommark* Havnefyr og langs Øst- og Sydkysten af *Als* til Breddeparallellen gennem *Vesterhage* hvide 2-Kost. (*Als Sund*).

B. Udenfor dansk Søterritorium er det forbudt danske Lystfartøjer at besejle følgende Omraader:

1. I *Nordsoen*. Farvandet Syd for den minestrøgne Rute til *Esbjærg*.
2. I *Østersøen*. Farvandet Syd for Breddeparallellen $54^{\circ} 48', 7$ N.
3. I *Kattegat*, *Sundet* og *Østersøen* maa Grænsen til svensk Søterritorium ikke overskrides.

§ 3.

De i § 2 indeholdte Begrænsninger i Adgangen til Lystsejlads finder tilsvarende Anvendelse paa Personer, som driver Fiskeri fra Baad, for saa vidt denne Virksomhed ikke er den paagældendes Hovederhverv.

§ 4.

Paa de Kyststrækninger paa *Als*, *Æro*, *Langeland*, *Lolland* og *Falster* og foranliggende Øer og Holme, ud for hvilke Lystsejlads er forbudt, maa intet Skib — hverken Lystfartøj eller Brugsfartøj — anløbe Kysten uden for *Rødby*, *Kramnitse* og *Bagenkøp* Havne, medmindre Føreren forinden har indhentet Tilladelse fra Politiet eller Søværnets stedlige Myndigheder (Chefen for vedkommende Marinedistrikt eller Føreren af et af Søværnets Bevogtningsfartøjer).

I Farvandet inden for *Rødsand* maa intet Skib eller Fartøj anløbe Kysten uden for følgende Steder: *Gedser* Havn, *Nysted* Havn, *Stubberup* Bro, *Errindlev* Havn og *Lundehøje* Havn, medmindre der er indhentet Tilladelse fra de i Stk. 1 nævnte Myndigheder.

I *Flensborg Fjord* (Vest for Linien fra *Pols Huk* til *Falshøjt* Fyr), hvor Lystsejlads er forbudt, jfr. § 2, maa anden Sejlads med danske Fartøjer kun finde Sted paa dansk Søterritorium. Sejlads ind i *Flensborg Fjord* maa kun ske efter forud indhentet Tilladelse fra Søværnets stedlige Myndigheder (Chefen for Marinestationen i *Sonderborg* eller Føreren af et af Søværnets Bevogtningsfartøjer) og kun til følgende Havne: *Sonderborg*, *Graasten* og *Egersund*.

§ 5.

Naar et Fartøj, fra hvilket Fiskeri drives som Erhverv, befinder sig uden for de for Lystsejlads tilladte Omraader, maa foruden Føreren kun den til Fiskeriets Udøvelse fornødne og dertil antagne Besætning befinde sig ombord. Føreren skal derhos være i Besiddelse af Søfartsbog med Fotografi eller gyldigt Pas og skal medføre Nationalitets- og Registreringscertifikat eller dansk Nationalitetsbevis, hvoraf den til enhver Tid værende Førers Navn og Hjemsted fremgaar.

§ 6.

Det er forbudt Skibe eller Fartøjer at anløbe eller paa anden Maade søge Forbindelse med tyske Skibe.

§ 7.

Ethvert Fartøj er pligtigt at efterkomme de Anvisninger og Paabud, der gives af Toldvæsenets Patruljefartøjer, af danske Orlogs- og Bevogtningskibe eller af Politiet. Tegn til at stoppe vil af Søværnets Skibe blive givet ved internationalt Signalflag *K* og med Dampfløjte eller Sirene ved Afgivelse af Signalebogstavet *K* (lang-kort-lang Tone).

Undladelse af at stoppe kan medføre Beskydning af det paagældende Fartøj.

§ 8.

Rigspolitichefen kan efter Forhandling med Chefen for vedkommende Marinestrikt meddele Tilladelse til, at Lystfartøjer foretager Sejlads til *svensk* Søterritorium for at deltage i Kapsejlads, og kan endvidere meddele Tilladelse til Langtursejlads til *svensk* Søterritorium til Havne beliggende Nord for *Morup Tånge* paa den *svenske* Vestkyst eller Øst for *Trelleborg* paa den *svenske* Sydkyst, de nævnte Havne indbefattet.

Rigspolitichefen kan derhos i enkelte Tilfælde, hvor særlige Omstændigheder kan begrunde det, gøre Undtagelse fra de ved denne Bekendtgørelse iøvrigt fastsatte Indskrænkninger i Adgangen til Sejlads.

§ 9.

De i Medfør af nærværende Bekendtgørelse udfærdigede særlige Sejltilladelser skal altid medføres under Sejladsen og paa Forlangende forevises for Toldvæsenets eller Søværnets Skibe eller for Politiet.

§ 10.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse indeholdte Bestemmelser straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel indtil 2 Aar, for saa vidt højere Straf ikke maatte være forskyldt efter den øvrige Lovgivning.

Skibe eller Fartøjer, der har været benyttet til Sejlads i Strid med denne Bekendtgørelse, vil i Medfør af Straffelovens § 77 kunne inddrages til Fordel for Statskassen.

§ 11.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Fra samme Tidspunkt ophæves Bekendtgørelse Nr. 267 af 16. Maj 1946.

540. Marineministeriets Bemærkninger i Anledning af Udsendelsen af Bekendtgørelser om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i danske Farvande.

Tidligere E.f.S. Nr. 2/232 1947 udgaar.

Detaller. I Forbindelse med Udsendelse af ny „Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *danske* Farvande“ (Justitsministeriets Bekendtgørelse af 24. Maj 1947), hvorved de Omraader, hvori Lystsejlads maa foretages, er blevet betydeligt udvidet, ønsker Marineministeriet at henlede Opmærksomheden paa, at Udvidelsen af Lystsejladsomraaderne ikke er ensbetydende med, at Minefaren er formindsket i tilsvarende Grad, idet der stadig maa paaregnes at findes en ikke ubetydelig Risiko for Minesprængning uden for de minestrøgne Ruter.

I „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/235 1947 har Marineministeriet udsendt en detaljeret Redegørelse for de Minetyper, der kan forventes at forefindes i *danske* Farvande, og de Metoder, der kan anvendes som Sikring mod Sprængning af disse Miner.

Lystfartøjer, specielt Motorbaade og Sejlfartøjer med Hjælpemotor, kan i væsentlig Grad nedsætte Risikoen for Minesprængning ved at iagttage følgende Regler:

1. Sejlads over længere Distancer bør altid foretages ved at følge de minestrøgne Ruter (Oplysninger om Ruterne findes i de i „Efterretninger for Søfarende“ offentliggjorte Rutemeddelelser og kan ogsaa faas ved Henvendelse til Havnemyndighederne og Søkort-Arkivet).
2. Hvor det ikke er muligt at følge en minestrøgen Rute, bør Sejladsen foregaa paa dybeste Vand.
3. Er det nødvendigt at passere over lægt Vand, bør Farten reduceres saa meget, som det af Hensyn til sikker Navigation er muligt. Dette gælder i særlig Grad Lystfartøjer med Motor.

Alle Fartøjer skal af Hensyn til deres egen Sikkerhed holde sig længst muligt borte fra Orlogsskibe, som udfører Minestrygning, og i en Afstand af mindst 500 Meter fra Minestrygerne og de af disse Skibe førte Minestrygningsapparater, idet Miner kan blive bragt til Eksplosion i stor Afstand fra det strygende Skib (jfr. Bestemmelserne i „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/492 1943, Nr. 39/1771 1945 og Nr. 2/237 1947).

Antallet af ombordværende Personer bør være saa begrænset som muligt, og Fartøjet bør være udrustet med mindst 1 Stk. Redningsvest for hver Person, der deltager i Sejladsen.

Lystfartøjer skal iagttage de i Handelsministeriets Bekendtgørelse af 25. Februar 1946 indeholdte Bestemmelser om Indhentning af Sejlanvisninger.

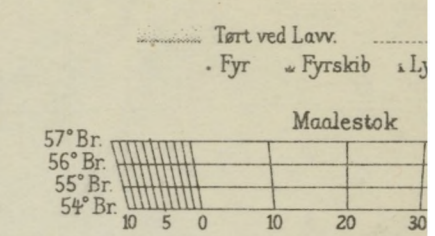
Opmærksomheden henledes paa, at der inden for de for Lystsejladsen generelt frigivne Omraader findes visse afgrænsede Omraader, inden for hvilke *al Sejlads* er forbudt, da Sejlads i disse Omraader er forbundet med Livsfare. Disse spærrede Omraader er offentliggjorte i „Efterretninger for Søfarende“. (jfr. „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/94 1947, 1/97 1947, 1/98 1947, 1/106 1947, 2/203 1947, 2/205 1947, og 2/229 1947 udvidet som meddelt i 2/228 1947 samt 2/230 1947 og 3/317 1947).

Særligt kan i denne Forbindelse nævnes, at visse Kyststrækninger paa *Jyllands* Øst- og Vestkyst er spærret for Sejlads.

(Marineministeriet, den 11. Juni 1947.)



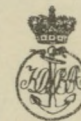
DANMÅRKE
MED OMGIVENDE



OVERSIGT
OVER
TVANGSRUTER

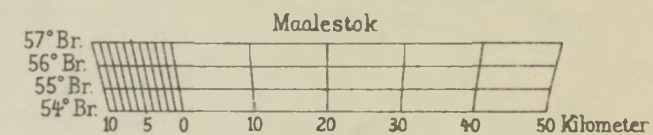
----- Tvangsrute — An

■ Lystsejlad



DANMARK MED OMGIVENDE FARVANDE

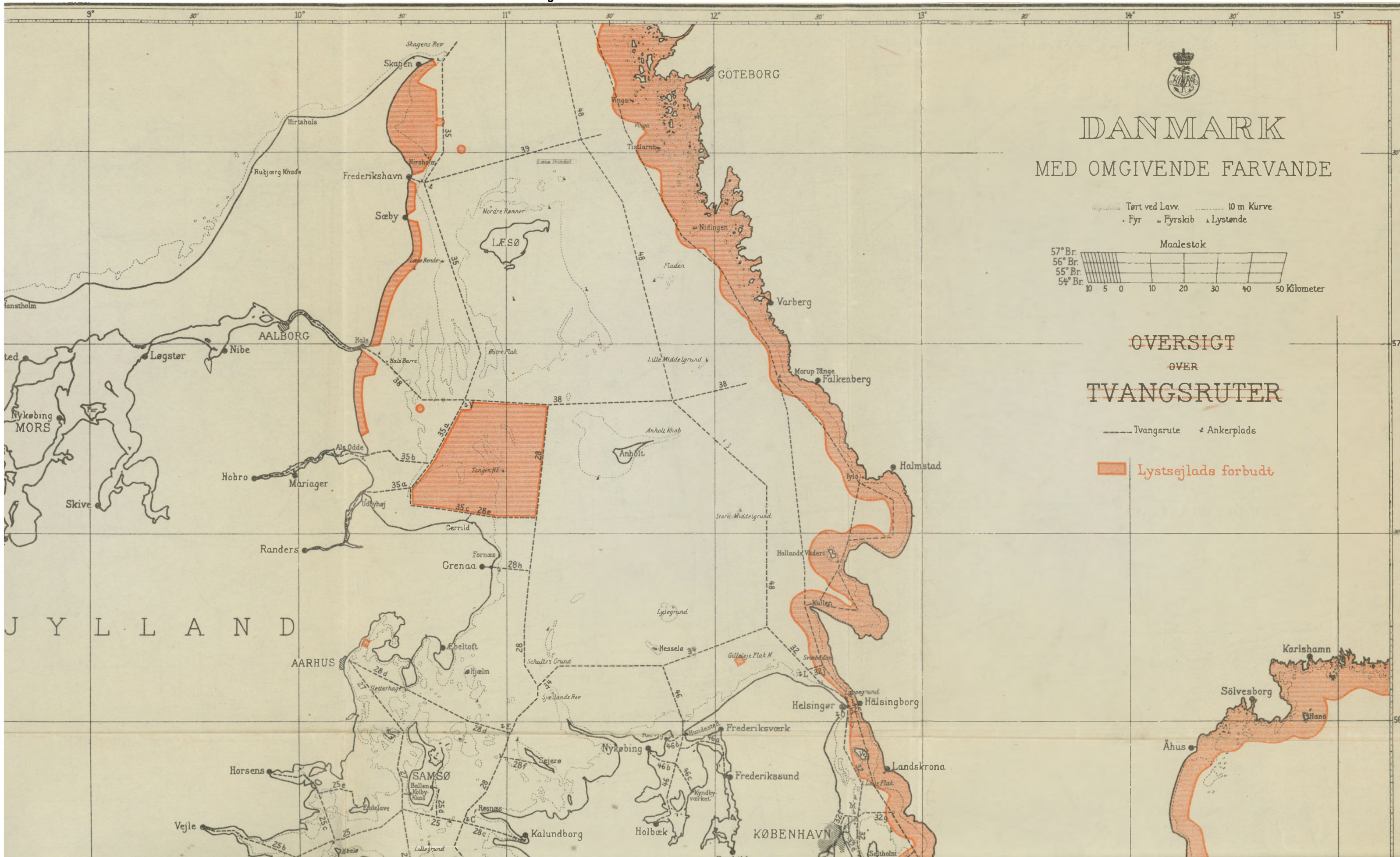
Tørt ved Lavv. 10 m Kurve
Fyr Fyrskib Lystønde



OVERSIGT OVER TVANGSRUTER

--- Tvangsroute * Ankerplads

Lystsejlad forbudt

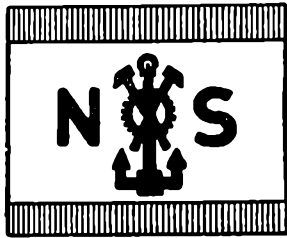




Kort af det kongelige Søart-Artik. København, Maj, 1867.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

DE PRIVATE ASSURANDØRER

AKTIESELSKAB
GRUNDLAGT 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT
REFSHØJLEGEN
MASKINFABRIK
STRANDGYDE 2

STØBERI OG STAALVÆRK
HOFHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10—3000 HK. PR. CYLINDER

B&W

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 15779
TELEGR. JANBY-



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV
Statsautoriseret Skibsmægler
Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280 Telegr.-Adr.:
Privat: 4628 „NAVIGATION“

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.
VED
HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER
NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 409 & 618

ASSENS

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

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

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
Grundlagt 1866
INDEHAVERE:
UFFE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler
KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler
ODENSE

Telgr. Adr.: "Clemmensen" Telf. 14 og 83
Rigstelefon 88

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

Telefoner 11 & 41 Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

FRIIS & FREDERIKSEN
(H. RASK-PETERSEN)
STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER
ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin. Tlf. Adr. Friis
2830

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

C. HOPPE & CO.

Partners:
C. Hoppe **ODENSE**
edsv. Skibsmægler Telefon:
Joh. Sørensen 988-688
P. M. Michelsen Telgr. Adr.
Brokerhoppe

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON TLGR. ADR.
NO. 4. 601. SCHULTZ

RANDERS

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92 Telegr. Adr. "Hassager"
Statstelefon 17

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.
SVANE & GJØRDING
Statsautoriserede Skibsmæglere
KOLDING

BEFRAGNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE OG ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810-1811

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262 Telegr.-Ad.
Stat 2. »Hude«
Privat 1030 Svendborg

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

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

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 11

FREDAG 18. JULI 1947

54. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SØFARTENS FORHOLD OG SØMÆNDENES VELFÆRD

Under Ministeriet for Handel og Søfart arbejder der for Tiden to Kommissioner, begge med Afdelingschef *Ove Nielsen* som Formand.

Den ene Kommission, Søfartskommissionen af 1947, beskæftiger sig med Spørgsmaalet om Revision af Søfartsloven, Navigationsundervisningen, Sømandsuddannelsen o. s. v. Kommissionen har allerede afholdt en Række Plenarmøder.

Den anden Kommission beskæftiger sig med Problemet Sømands Velfærd i Havn. Man er her saa langt fremme med Forhandlingerne, at der snart skal udarbejdes et Udkast til Betænkningen, og denne vil antagelig kunne afleveres i September eller Oktober.

REDNINGSKONGRESSEN I OSLO

Det internationale Redningsselskabs Konference afsluttedes i sidste Uge i Oslo. Fra den hollandske Delegation fremkom der Forslag om, at der burde oprettes et fælles Sekretariat for Selskaberne i de respektive Lande, der er tilsluttet Redningsselskaberne for paa den Maade at skabe en nærmere Kontakt mellem Landene. London blev enstemmigt udpeget som det mest ideelle Sted.

Nybygninger til Danske Redere.

S.S. »MARTIN CARL«

I sidste Uge afleveredes til Dampskibsselskabet Heimdal det første af de to Skibe, som Rederiet har bestilt hos S. P. Austin & Son i Sunderland.

Martin Carl er paa 3400 Tons d.w. og er forsynet med en oliefyrende Dampmaskine paa ca. 1200 HK. Skibets Fart er 13½ Knob, og det har Olie i Bundtankene til 42 Døgn's Sejlads.

Der er om Bord Plads til 7 Passagerer i meget smukke Kahytter med Bad samt komfortable Ryge- og Spisesaloner. For Mandskabet og Officererne findes der ligeledes meget smukt udstyrede En- og To-mands Kamre og Spisesalon og Rygesalon for saavel Officerer, Matroser og Fyrbødere. Endvidere findes der et særligt Hospital med to Senge, og forude under Bakken er der et elektrisk Vaskeri med Tørre- og Strygemaskiner.

Martin Carl er som Fragtskib usædvanlig vel udstyret med moderne Navigationsmidler, idet der om Bord findes baade Gyroskopkompas med Selvstyreapparat, Ekkolod, elektrisk Log, Radiopejleapparat og Radaranlæg (Metropolitan-Vickers). Paa Kommandobroen er der endvidere installeret et Højttaleranlæg til Bak og Poop samt til Slæbebaad og Kaj.

Skibet, der er meget stærkt og solidt bygget, har 4 store Luger, som hver betjenes af to 5 Tons Lossebomme med Dampspil. Der findes ogsaa en 15 Tons Bom.

Det andet af Rederiet Heimdal i Sunderland bestilte Skib løb af Stabelen i Juni og forventes afleveret i Oktober Maaned d. A.

M.S. »MALAYA«

Den 14. Maj 1947 søsattes fra Nakskov Skibsværft et 10,000 t. d.w. Motorskib til Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet er af Kompagniets saakaldte »M«-Type, hvoraf Værftet tidligere har leveret et Skib, m.s. *Malacca*, og fik i Daaben Navnet *Malaya*.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde mellem p.p. 445' 0", Bredde 61' 0", Sidehøjde 38' 3", Lasteevne ca. 10,000 t.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse og er af den lukkede Shelterdæk Type.

Malaya er forsynet med 5 Luger, 2 Master og 6 Samsoposter og med 18 Bomme. Af disse er 2 for 3 Tons, 14 for 5 Tons, 1 for 20 Tons og 1 for 60 Tons. Bommene betjenes af 16 elektriske Dækspil, hvoraf 10 er for 3 Tons og 6 for 7 Tons.

Desuden er Skibet forsynet med et elektrisk Varpe- spil paa Agterdækket og elektriske Ankerspil saavel som elektrisk Styremaskine.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en B. & W. dobbeltvirkende 2-Takts Dieselmotor paa ca. 6700 IHK, der vil give det lastede Skib en Fart af ca. 15 Knob.

M.S. »SAMOS«

Ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S søsattes den 23. Maj et Dieselmotor-Lastskib, m.s. *Samos* til Det Forenede Dampskibs Selskab.

Skibet har følgende Dimensioner: Længde mellem p.p. 305' 0", Bredde 43' 3", Sidehøjde 26' 6". Dybgang 18' 3", Dødvægt ca. 2700 Tons, Kubikindholdet af Lastrummene ca. 174,000 Kubikfod.

Hovedmaskinen, der er ogsaa er bygget af Helsingør Skibsværft, er en ottecyndret Dieselmotor, Type 850-VF-90. Ved 160 Omdrejninger pr. Minut udvikler den ca. 3200 Hestekræfter og giver Skibet en Hastighed paa ca. 15 Knob.

Skibet har 4 store Luger, der betjenes af 8 moderne, hurtigaaende elektriske Spil. Der er smagfuld Passageraptering for 12 Passagerer, 2 Dobbeltkamre, Resten Enkeltkamre, samt Spise- og Rygesalon, der ved Skydedøre kan sættes i Forbindelse med hinanden. For Mandskab og Officerer er indrettet smukke Kamre, udstyret med alle Bekvemmeligheder, samt lyse og rummelige Spisesaloner og Rygesaloner.

D. S. B.s BILFÆRGE »HEIMDAL«

Bilfærgeren *Heimdal*, der under Besættelsen blev stjålet af Tyskerne og efter Kapitulationen fundet oppe i Norge, blev i Juli 1945 slæbt til Svendborg Skibsværft for en betydelig Reparation. I disse Dage er Færgeren færdigrepareret og afleveret til D. S. B.

Den »nye« *Heimdal* har moderne Linier forsynet med en Bovport, der kan løftes op for Ind- og Ud-kørsel af Biler. Vogndækket kan rumme ca. 50 Biler og er forsynet med Tryklufsanlæg, saaledes at Bilerne kan faa Luft i Ringene. Der findes ogsaa en Servicestation om Bord til Raadighed for Bilisterne.

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT*Nybygninger og Reparationer*

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steam Pacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

AARHUS STEVEDORE COMPAGNIEtableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

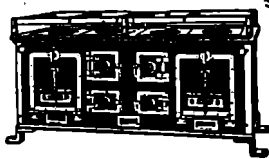
LØSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys & Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**TUBORG Pilsner****VINKE & CO**Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
21 200 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 11. Juli 1947.

Nr. 12.

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

Med dette Nr. følger:

Corrections to Nemedri (ending 20. June 1947).

I. Østersøen.

541. (T). Danmark. Bornholm. Ronne. Havnearbejder.

Position. Ronne Havn: c. 55° 06' N, 14° 42' E.

Detaller. I Anledning af, at man til den igangværende Udførelse af en ny Pier i *Ronne Sydhavn* skal anvende en særlig stor Hjørnetømmerkiste, som nødvendigvis maa bygges paa en Kaj med stor Vanddybde, har man paabegyndt Opførelsen af en saadan paa den S.-lige Ende af *Inderhavnsens* W.-Mole. Kisten opføres paa 5 Stk. svært Tømmer, der rager 5 m ud over Kajkanten.

Til Afmærkning af Bygværket er efter Mørkets Frembrud tændt 2 Lanterner, der viser hvidt, fast Lys, og som er anbragt paa Enderne af de to yderste Stykker Tømmer, c. 2½ m over Vandlinien.

Arbejdet paaregnes at kunne være afsluttet med Kistens Søsætning sidst i Juli Maaned 1947, saafremt intet uforudset indtræffer.

(U. f. s. Nr. 20/1113. Stockholm 1947.)

542. Sverige. Kämpingebukten. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/358 1947.

Position. 55° 20' 51" N, 12° 59' 54" E.

Detaller. *Kämpingebukten* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte sort- og rødmaalede Stage uden Topbetegnelse er inddraget.

(U. f. s. Nr. 20/1122. Stockholm 1947.)

543. Sverige. S.-Kyst. Kullagrund. Lys- og Fløjtetønde flyttet. Vraglystønde inddraget.

Position. Se nedenfor.

Detaller. *Kullagrund* Lys- og Fløjtetønde er flyttet fra c. 55° 18' 24" N, 13° 16' 00" E. til c. 55° 18' 03" N, 13° 16' 21" E., ved hvilken sidste Plads der har været udlagt en Vraglystønde c. 50 m SW. for et sunket Vrag. Vraglystønden er inddraget.

Kort Nr. 188, 181 og 180.

(U. f. s. N 20/1174. Stockholm 1947.)

544. (T). Sverige. Ölands södra grund. Bygning af Fyr. Depotfartøj udlægges.

Tidspunkt. Slutningen af Juni eller Begyndelsen af Juli 1947.

Position. c. 56° 04',1 N. 16° 40',7 E.

Detaller. Paa Grund af Udførelse af visse Bundarbejder i Forbindelse med Opførelse af et Fyr paa *Öland södra grund* vil i et Tidsrum af c. 2 Maaneder, regnet fra ovenfor angivne Tidspunkt, være udlagt et Fyrskib, mærket *Reserv*, som Arbejdsfartøj ved nævnte Grund. Fyrskibet vil ikke være forsynet med Kugler paa Toppene; Fyr- og Taagesignaler vil ikke blive afgivet udover de for Ankerliggere reglementerede Lys- og Lydsignaler.

Under Arbejdets Udførelse vil yderligere andre Arbejdsfartøjer kunne være opankrede paa Pladsen.

(U. f. s. Nr. 23/1308. Stockholm 1947.)

545. Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebukten. Eggegrund Radiofyr. Frekvens forandret.

Position. c. 60° 44' N. 17° 34' E.

Detaller. Frekvensen ved *Eggegrund* Radiofyr er forandret fra 318,5 kc/s til 312,5 kc/s.

(U. f. s. Nr. 21/1224. Stockholm 1947.)

546. (T). Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Utö Anduvning. Minestrygningsafmærkning midlertidigt udlagt.

Positioner. 59° 44',0 N. 21° 11',0 E.

59° 42',2 N. 21° 27',0 E.

59° 35',5 N. 21° 27',0 E.

59° 35',5 N. 21° 15',0 E.

59° 38',0 N. 21° 05',0 E.

Detaller. Uden for *Utö* vil der, til Brug under Minestrygning, midlertidigt blive udlagt Vagere med Topbetegnelse i det Omraade, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter.

(U. f. s. Nr. 14/253. Helsingfors 1947.)

547. Finland. Bottniske Bugt. Södra Kvarken. Märket Fyr. Sejlanvisning.

Tidligere E. f. S. Nr. 44/1714 1946.

Detaller. Da det er hændet, at Skibe paa Vej fra *Alandshav* til *Bottniske Bugt* er passeret E. om *Märket Fyr* i *Södra Kvarken*, tilkendegives herved, at Skibene af Hensyn til deres egen Sikkerhed skal passere W. om nævnte Fyr.

E. om *Märket Fyr* er der ikke, og har der aldrig været, nogen Rute.

(U. f. s. Nr. 14/254. Helsingfors 1947.)

548. U.S.S.R. Finske Bugt. Tallinn Havn. Forbudt Omraade for Skibe, der ikke er afmagnetiserede.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I det Omraade, der begrænses af Linien gennem nedennævnte Punkter, er saavel Sejlads som Ankring forbudt for Skibe, der ikke er afmagnetiserede:

1. 59° 27' 10" N. 24° 46' 30" E.

2. 59° 27' 00" N. 24° 46' 30" E.

3. 59° 27' 10" N. 24° 45' 30" E.

4. 59° 26' 57" N. 24° 45' 30" E.

(Russ. E. f. S. Nr. 18/936. Leningrad 1947.)

549. U.S.S.R. Kaliningrad (Königsberg) Omraade. Ændring af Bynavne.

Tidligere Navn:

Königsberg

Preussisch Eylau

Tapiau

Neuhausen

Gumbinnen

Lasdenen

Ludwigsort

Stallupenen

Darkemen

Nyt Navn:

Kaliningrad

Bagraktionovsk

Gvardejsk

Gurjevsk

Gusev

Krasnosnamensk

Laduschkin

Nesterov

Oserk

Tidligere Navn:
Friedland
Frischhausen
Labiau
Heinrichswalde
Tilsit
Insterburg
Pillau

Nyt Navn:
Pravdinsk
Primorsk
Polessk
Slavsk
Sovetsk
Tjernjajovsk
Baltijsk

(Russ. E. f. S. Nr. 3/61. Leningrad 1947.)

550. U.S.S.R. Letland. Riga Bugt. Riga Havn. Kabel udlagt.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. I Riga Havn er udlagt et Kabel mellem *Daugavgriva* og *Riga* i den Linie der forbinder nedennævnte Punkter. Det er forbudt at ankre i Nærheden.

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. 57° 02' 30" N. 24° 02' 25" E. | 12. 57° 00' 06" N. 24° 04' 45" E. |
| 2. 57° 02' 24" N. 24° 02' 41" E. | 13. 56° 59' 52" N. 24° 04' 48" E. |
| 3. 57° 02' 22" N. 24° 03' 22" E. | 14. 56° 59' 36" N. 24° 04' 46" E. |
| 4. 57° 02' 11" N. 24° 03' 50" E. | 15. 56° 59' 30" N. 24° 04' 55" E. |
| 5. 57° 01' 56" N. 24° 03' 43" E. | 16. 56° 09' 32" N. 24° 05' 29" E. |
| 6. 57° 01' 42" N. 24° 03' 49" E. | 17. 56° 59' 27" N. 24° 05' 43" E. |
| 7. 57° 01' 29" N. 24° 04' 18" E. | 18. 56° 59' 20" N. 24° 05' 43" E. |
| 8. 57° 01' 14" N. 24° 04' 26" E. | 19. 56° 59' 01" N. 24° 05' 52" E. |
| 9. 57° 01' 07" N. 24° 04' 25" E. | 20. 56° 58' 49" N. 24° 05' 54" E. |
| 10. 57° 01' 01" N. 24° 04' 23" E. | 21. 56° 58' 38" N. 24° 06' 08" E. |
| 11. 57° 00' 35" N. 24° 04' 47" E. | |

Kort Nr. 182.

(Russ. E. f. S. Nr. 3/63. Leningrad 1947.)

551. U.S.S.R. Kaliningrad og Baltijsk Havne. Sejlansvisninger for Handelsskibe.

Positioner. *Kaliningrad (Königsberg):* c. 54° 42' N. 20° 27' E.

Baltijsk (Pillau): c. 54° 39' N. 19° 52' E.

Detaller. Skibe, der kommer fra Søen bestemt til *Kaliningrad* Havn, skal 4 Timer før Ankomst til Anduvningstønden ud for *Baltijsk* Havn pr. Radio anmode om Lods hos Havnekaptajnen i *Kaliningrad*. Havnens Radiostation har Kaldesignal: *ASM* og Radiofrekvens: 600 m.

U. S. S. R.-Skibe anløber *Baltijsk* Havn, ankrer i *Seetief* og kalder Lods paa sædvanlig Maade ved internationalt Signal.

Udenlandske Skibe modtager Lodsens ved Indsejlingstønden ved *Baltijsk* Havn og afleverer ham i *Kaliningrad* Havn. Ved Sejlads i modsat Retning forholdes omvendt. For at blive rettidigt forsynet med Lods ved Afsejlingen skal *Kaliningrad* Havnekaptajn underrettes om denne.

Kaliningrad Sokanal maa kun besejles uden Lods efter Havnekaptajnens Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde.

Instruktion af Skibsførere vedrørende Sejladsen (Regulering af Trafiken) udføres af Flaadestationen *Baltijsk* og delvis af *Kaliningrad* Havnekaptajn.

Største tilladte Dybgaaende ved Sejlads i *Kaliningrad* Sokanal: 6 m. Maksimalfart: 5 Knob. Det er forbudt at overhale andre Skibe i Kanalen.

(Russ. E. f. S. Nr. 3/62. Leningrad 1947.)

552. U.S.S.R. Russisk kontrollerede Havne i Østersøen. Oplysning om Afmagnetisering.

Detaller. 1. *Soviet* Myndighederne henstiller stadigt, at Skibe, der er bestemt til *russisk* kontrollerede Havne, bliver afmagnetiserede.

2. Dette Forhold betyder paa ingen Maade Forbud mod, at ikke afmagnetiserede Skibe anløber disse Havne, men *Soviet* Myndighederne understreger meget stærkt, at afmagnetiserede Skibe er bedre sikret mod eventuel Fare for Miner end ikke-afmagnetiserede Skibe.

3. Skibe, der ikke tager Hensyn til den i Punkt 1 nævnte Henstilling, gør det paa egen Risiko.

4. Afmagnetisering kan finde Sted
- A. *Engelsk* kontrolleret *Tyskland*:
- | | | |
|---|---------------------|---------|
| I. <i>Kiel</i> . a) Ved <i>coiling</i> : Ingen Begrænsninger. | | |
| b) Ved <i>wiping</i> : | Maksimumbredde: | 18,29 m |
| | Maksimumdybgaaende: | 6 7 m |
| II. <i>Brunsbüttel</i> . Ved <i>coiling</i> : | Maksimumlængde: | 118,9 m |
| | Maksimumdybgaaende: | 10,6 m |
- B. *Danmark*.
- | | | |
|---|---------------------|--------|
| I. <i>København</i> . Ved <i>wiping</i> : | Maksimumbredde: | 19,8 m |
| | Maksimumdybgaaende: | 5,49 m |
- C. *Sverige*.
- | | | |
|--|---------------------|-------|
| I. <i>Stockholm</i> . Ved <i>wiping</i> : | Maksimumdybgaaende: | 7,3 m |
| II. <i>Karlshamn</i> . Ved <i>wiping</i> : | — | 8,5 m |
| III. <i>Göteborg</i> . Ved <i>wiping</i> : | — | 7,2 m |

(N. t. M. Naveam Nr. 1710. London 1947.)

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

553. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk E. Kapsejladsmærke udlagt.

Position. 55° 47' (03") N. 12° 38' (25") E.*Detaller*. En sort Stage med 1 sort Flag, mærket *S. K. S.*, er udlagt i 7,0 m Vand paa ovennævnte Plads.

554. (T). Danmark. Sundet. Skovshoved ENE. Kapsejladsmærke udlagt.

Position. 55° 46' (16") N. 12° 38' (34") E.*Detaller*. En sort Stage med 1 sort Flag, mærket *K. D. Y.*, er udlagt i 10 m Vand paa ovennævnte Plads.

555. (T). Danmark. Sundet. Kastrup Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 38',7 N. 12° 39',2 E.*Detaller*. Dybden i Indsejlingsrenden til *Kastrup* Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til c. 4½ m i Fyrlinien.

556. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Undervandshindring rapporteret.

Position. *Skelsands Kors* hvide Stage med Tværtræ: c. 55° 36',1 N. 12° 30',7 E.*Detaller*. Et Skib med et Dybgaaende af c. 2,7 m (8 Fod 7 Tommer) rapporterer at have rørt en Undervandshindring 150—200 m SW. for Sømærket *Skelsands Kors*.

557. Danmark. Sundet. Stevns E.-Kyst. Holtug Bro odelagt.

Position. 55° 20',5 N. 12° 27',2 E.*Holtug* Ladebro er taget af Isen i Vinter og bliver næppe genudlagt i Aar.*Publikationer*. Danske Lods III, Side 55. Havnelods Side 99.

Kort Nr. 132, 130 og 187.

558. Sverige. Sundet. Höganäs NW. Vrag afmærket.

Position. c. 56° 12',2 N. 12° 30',5 E.*Detaller*. Vraget af en Motorskonnert, der er sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilken en Mast rager op til 1 m under Vandoverfladen, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s, samt med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 100 m SW. for Vraget.

(U. f. s. Nr. 27/1603. Stockholm 1947.)

559. (T). Sverige. Sundet. Svinbådan Fyrskib midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib.

Position. c. 56° 10',4 N. 12° 30',8 E.*Detaller*. *Svinbådan* Fyrskib er ombyttet med et Reservefyrskib, hvis Sider er mærket *Reserv*. Fyrkarakter uforandret. Taagesignal gives med Tyfon med samme Karakter som paa det ordinære Fyrskib.

(U. f. s. Nr. 21/1192. Stockholm 1947.)

560. (T). Sverige. Sundet. Kopparverket. Fyr ødelagt.*Position.* 56° 00' 18" N. 12° 42' 37" E.*Detaller.* *Kopparverket västra Fyr*, ved Indsejlingen til *Kopparverket*, er ødelagt af Isen.
(U. f. s. Nr. 16/889. Stockholm 1947.)**561. (T). Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet Fyrskib midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib.***Position.* c. 55° 35',2 N. 12° 50',8 E.*Detaller.* *Oskarsgrundet Fyrskib* er ombyttet med et Reservefyrskib, hvis Sider er mærket *Reserv.* Fyrkarakter uforandret. Taagesignal gives med Klokke, To-Slag hver 2^m.
(U. f. s. Nr. 21/1191. Stockholm 1947.)**562. Sverige. Sundet. Signaler for Vrags Tilstedeværelse ophævet.***Positioner.* *Kullen Fyr:* c. 56° 18' N. 12° 27' E.*Oskarsgrundet Fyrskib:* c. 55° 36' N. 12° 51' E.*Falsterborev Fyrskib:* c. 55° 18' N. 12° 47' E.*Detaller.* Afgivelse af Signal for Vrags Tilstedeværelse i *Sundet* fra *Kullen Fyr* samt fra *Oskarsgrundet* og *Falsterborev Fyrskib* er ophørt.*Kort* Nr. 131, 102, 130, 100, 125, 132, 126, 187 og 188.*Publikationer.* Danske Lods I, Side 58. Danske Lods II, Side 206. Danske Lods III, Side 11, 13, 60 og 65. Fyr.-Fort. Side 28.**563. Sverige. Sundet. Falsterbo W. Vrag.***Position.* c. 55° 24',5 N. 12° 39', 2 E.*Detaller.* Et Skib er mincesprængt W. for *Falsterbo* og sunket paa ovennævnte Plads. En Davit rager op over Vandet.*Kort* Nr. 132, 130 og 187.

(U. f. s. Nr. 16/888. Stockholm 1947.)

564. (T). Sverige. Sundet. Skanör W. Omraade omkring Vrag minestryges. Sømærker midlertidigt udlagt.*Positioner.* 1. c. 55° 22',8 N. 12° 42',3 E.

2. c. 55° 19',7 N. 12° 38',4 E.

3. c. 55° 24',8 N. 12° 38',5 E.

4. Vragets Plads: c. 55° 24',5 N. 12° 39',2 E.

Detaller. Af Hensyn til Minestrygningsarbejder, der skal udføres i Omraadet omkring Vraget af det svenske M/S *Acacia*, er udlagt Tønder paa ovennævnte Positioner 1, 2 og 3, medens forskellige andre, mindre Sømærker vil blive udlagt efterhaanden som Arbejdet skrider frem.

(Chefen for Öresunds Marindistrikt, Malmö 30. April 1947.)

565. (T). Sverige. Sundet. Skanör Havn. Sømærker midlertidigt inddraget. Oplysning om Dybde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/58 1947 udgaar.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding af Indsejlingsrenden til *Skanör Havn*, er følgende Sømærker ved Indløbet midlertidigt inddraget:

1) Den sorte Stage med 1 Ballon paa 55° 25' 07" N. 12° 49' 39" E.

2) Stagen med Kost paa 55° 25' 09" N. 12° 49' 39" E.

Anm. Dybden i Renden er for Tiden 1,2 m ved Middelvandstand.

(U. f. s. Nr. 25/1452. Stockholm 1947.)

566. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren Oplysning om Dybde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/61 1947.*Position.* c. 54° 51' N. 12° 13¹/₄' E.*Detaller.* Ved Opmaalingen den 29. Juni 1947 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,5 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 5,0 m i W.-Siden af Renden.

567. (T). Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Træskohage Lystønde midlertidigt inddraget.*Position.* c. 55° 40',6 N. 9° 44',9 E.*Detaller.* Træskohage Lystønde er midlertidigt inddraget for aarligt Eftersyn. En rød Vager er udlagt paa Pladsen.**568. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Rute 8. Oplysning om Vrag.***Tidligere E. f. S.* Nr. 5/372 1947.*Position.* c. 54° 48' (31") N. 9° 57' (16") E.*Detaller.* Paa ovennævnte Plads, c. 200 m 220° fra rød- og hvidtørnet Lysspirtønde 5 b i Rute 8, er der fundet et Vrag. Mindste Dybde over Vraget er 20 m.

(N. f. S. Nr. 7/364. Hamburg 1947.)

III Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**569. (P). Danmark. Kattegat. Lysegrund Fyrbaake. Fyrkarakter forandres.***Position.* 56° 18' 11" N. 11° 47' 58" E.I Løbet af ca. 2 Maaneder vil Fyrkarakteren blive ændret fra En-Fmk. hver 5^s, Lys 3^s, Mørke 2^s, til Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s, Blink ca. 1/2^s, Mørke ca. 1/2^s, Blink ca. 1/2^s, Mørke ca. 3 1/2^s. Samtidig ændres Synsvidden midlertidigt fra 10 Sm til 8 Sm.

Nærmere Meddelelse vil fremkomme, naar Ændringen har fundet Sted.

Publikationer. Fyr-Fort, Nr. 190.*Kort* Nr. 101 og 100.**570. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 5/373 1947.*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 25. Juni 1947 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.**571. Danmark. Kattegat. Endelave. Kendelig Vindmotor.***Position.* 56° 45' 28",2 N. 10° 16' 34",5 E.

En meget kendelig Vindmotor findes paa ovennævnte Plads

Publikationer. Danske Lods II, Side 187.*Kort* Nr. 112, 114, 103 og 150**572. Danmark. Kattegat. Als Kirke E. Vrag afmærket.***Position.* 56° 45' 14" N. 10° 29' 56" E.*Detaller.* Vraget af Galease *Grethe af Aarhus* er sunket i 8,2 m Vand paa ovennævnte Plads. Vragets to Master rager henholdsvis c. 8 m og 4 m op over Vandet. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 35 m NNE. for Vraget.*Kort* Nr. 102, 104 og 100.**573. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Mejlgrund. Afmærkning forandret.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Afmærkningen W. for *Mejlgrund* er forandret, som følger:

1. Nye Sømærker udlagt:

a. *Mejlfak NW.* hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost paa 56° 03' (52") N. 10° 26' (18") E.b. *Mejlfak SW.* hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste paa 56° 02' (36") N. 10° 25' (50") E.

2. Sømærke inddraget.

c. *Mejlgrund W.* hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste paa 56° 03' 04" N. 10° 26' 03" E.*Kort* Nr. 112, 103, 125, 100 og 180.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 180. Sø.-Fort., Side 51, Nr. 8 A, 8 B og 8 C.

574. Danmark. Kattegat. Grenaa Havn. Spidstønde inddraget.*Position.* Grenaa Havn: c. 56° 24',7 N. 10° 55',9 E.*Detaller.* Spidstønden, der var udlagt i Grenaa Inderhavn, er permanent inddraget.*Kort* Nr. 102.*Publikationer.* Havnelods, Side 78. Søm.-Fort. Side 44, Nr. 11.**575. (T). Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Vinga Fyrskibs Radiosignal midlertidig ændret.***Position.* c. 57° 34' N. 11° 36' E.*Detaller.* Vinga Fyrskibs Radiosignal er midlertidig ændret til kun at omfatte Kendings-signalet, afgivet 6 Gange i Rækkefølge, efterfulgt af en Streg som følger:

1) Kendingssignalet <i>V J</i> (. . . — . .), afgivet 6 Gange.....	37,4 s.
2) Pause.....	1,6 s.
3) en lang Streg.....	11,0 s.
4) Pause.....	10,0 s.
	1 m.
Gentagelse af ovenstaaende.....	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 m.
Pavse.....	4 m.
Periode.....	6 m.

Signaltider, Frekvens, Tonefrekvens og Rækkevidde er uforandrede.

(U. f. s. Nr. 24/1438. Stockholm 1947.)

576. Danmark. Limfjorden. Livø E. Undervandshindring.*Position.* c. 56° 53',5 N. 9° 08',5 E.*Detaller.* Et Skib rapporterer at have tøret paa en Undervandshindring paa ovennævnte Plads.**577. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Tilsanding.***Position.* Sælhundeholm Løb C Lystønde: c. 56° 39',7 N. 8° 14',3 E.*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding er Dybden i Sejlløbets smalleste Del S. for Sælhundeholm Løb C Lystønde aftaget til 4 m, der findes i en Farvandsbredde af 20 m.**578. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.***Tidligere E. f. S.* Nr. 7/467 1947.*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.*Detaller.* I Tyborøn Kanal var Vandstanden den 2. Juni 1947 ved Middelhøjvande: Paa Havreulen: 6,5 m, i Svaneholm Fyrlinie: 6,0 m, i Sælhundeholm Løb: 4,0 m, i Gaaseholm Løb: 1,5 m, i Svaneholm Løb: 1,3 m, i Langholm Løb: 2,5 m og i Kobberø Løb: 2,6 m.

Der er saaledes for Tiden 6,5 m Dybde fra Søen til Ankerplads ved Tyborøn Havn og 4,0 m i det W.-lige Indløb til Limfjorden.

579. (T). Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Radiopejlstationer. Virksomhed indstillet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/158 1947 udgaar.*Positioner.* Morup: c. 56° 55',9 N. 12° 21',5 E.

Vinga: c. 57° 38',0 N. 11° 46',1 E.

Hållö: c. 58° 20',1 N. 11° 13',1 E.

Detaller. Virksomheden ved ovennævnte Radiopejlstationer er indstillet.

(U. f. s. Nr. 16/885. Stockholm 1947.)

580. Norge. Skagerrak. Kontrolstrygning af Minefelt. Advarsel.*Positioner.* A. 57° 57' N. 6° 43' E.

B. 57° 57' N. 8° 19' E.

C. 58° 04' N. 8° 19' E.

D. 58° 04' N. 9° 02' E.

E. 57° 30' N. 9° 02' E.

F. 57° 30' N. 6° 43' E.

Detaller. Fra Begyndelsen af Maj Maaned 1947 foretages fra norsk Side Kontrolstrygning af Minefelterne i *Skagerrak* inden for en Linie gennem Punkterne A—F. Man advares imod at passere imellem Minestrygningsfartøjerne og Fiskerfartøjer, som driver Fiskeri, maa være opmærksom paa, at Minestrygerne ikke kan foretage Kursforandringer for at undgaa deres Fiskeredskeer. Kontrolstrygningen, der vil vedvare hele Sommeren, begynder i Feltets N.-lige Del. Der vil blive udlagt Sømærker til Vejledning for Minestrygerne. Det er forbudt at flytte eller fjerne disse Sømærker.

(E. f. S. Nr. 9/389. Oslo 1947.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

581. Danmark. Graadyb. Sædenstrand. Oplysning om nye Ledefyrs Plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/318, 6/430 og 8/489 1947.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Fyrene i Ledefyrilinierne *Sædenstrand S.* og *Sædenstrand N.* er opført paa følgende

P adser:

1. *Sædenstrand S.* Bagfyr 55° 29' 03" N. 8° 26' 12" E.
2. — Forfyr 55° 28' 51" N. 8° 25' 25" E.
3. *Sædenstrand N.* Bagfyr 55° 30' 04" N. 8° 24' 17" E.
4. — Forfyr 55° 29' 53" N. 8° 23' 54" E.

Kort Nr. 95, 94, 93 og 91.

Publikationer. Danske Lods II, Side 14 og 15. Fyr.-Fort, Nr. 14 A, a og b, og Nr. 14 B, a og b.

582. (T). Danmark. Esbjerg Trafikhavn Indsejling. Oplysning om Dybdeforhold.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/385 1947.

Position. c. 55° 28' N. 8° 26' E.

Detaller. Normal Dybde, 6,7 m ved Middelspringtidslavvande (8,0 m ved daglig Højvande) er til Stede i Midten af Indsejlingen til *Esbjerg Trafikhavn* ud for Havnemundingen, medens denne Dybde som Følge af Opgrundinger ikke findes langs Indsejlingens Sider. Oprensning vil snarest finde Sted.

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruter.

583. Oplysning om Bredden af de minestrogne Ruter.
Tidligere E. f. S. Nr. 1/192 1947.

Ruter	Punkter	Færdigstrøget i Forhold til Rutes Afmærkning (i Meter)				Anm.
		N. for	E. for	S. for	W. for	
1	Hele Ruten	2000		2000		
1 a	Kiel Fyrskib til Bredderparallel 54° 24' 5 N.		2000		2000	
2	1—3		200		400	
3	1—2		600		1000	
3	2—4		600		600	
4	1—2	600		1600		
6	1—2		600		600	
6	2—3		1000		1000	
7	1—5	400		400		
8	1—8		1000		1000	
8	8—Flensborg	600		600		
9	1—3	Imellem 10 m Kurverne				
9	3—6	1000		1000		
10	Hele Ruten		185		185	
25	1—8		1000		1000	
25	8—9	Mellem 10 m Kurverne, men ikke mere end 1000 m paa hver Side af Midter- linien.				
25	9—13		750		500	
25	13—16	1000		1000		
25 a	1—2	I Farvandets Bredde				*)
25 b	1—Gravede Rende	300		300		**)
25 c	1—3				500	
25 c	3—Salgrund N.	I Farvandets Bredde				*)
25 c	Salgrund N.—Salgrund W.	I Farvandets Bredde				**)
25 d	1—3		250		250	
25 d	3—Ballen	250		250		**)
25 e						
25 f	1—3	250		250		*)
	3—Aarosund Havn	I Farvandets Bredde				*)
26	1—Aabenraa	400		400		*)
26	3—5	400		400		*)
26	5—6	I Farvandets Bredde				*)
26	6—8		400		400	
27	Klintebjerg—2	I Farvandets Bredde				**)
27	2—11		500		500	*)
27 a	1—4		500		500	
28	1—26		1000		1000	
28	26—30		750		750	
28	30—33		750		1000	
28 a						
28 b	Korsor—Nyborg	I Farvandets Bredde				
28 c	1—4	1000		1000		
28 d	1—5	1000		1000		
28 e	1—3	500		500		

Ruter	Punkter	Færdigstrøget i Forhold til Rutens Afmærkning (i Meter)				Anm.
		N. for	E. for	S. for	W. for	
28 f	Hele Ruten	100		100		
28 h	1—2	500		500		
28 i	Hele Ruten		500		500	
28 j	Hele Ruten		500		500	
28 k	Hele Ruten	500		500		
28 l	1—5	1000		1000		
32	1—4		1000		2000	
32	4—11		2000		2000	
32	11—21		500		500	*)
32	21—23		1250		1250	
32	23—25		1000		1000	**)
32	25—26		2200		1000	
32	26—27		1000		1000	
32 a	1—2	500		500		
32 b	Hele Ruten	250		250		
32 e	Hele Ruten		250		250	*)
32 f						
32 g	<i>København—2</i>	500		500		
32 h						
32 i						
32 k	Hele Ruten	500		500		
34	Hele Ruten	1000		1000		
35	1—9		1000		1000	
35	9—10		800		800	
35 a	1—4		500		500	
35 b						
35 c	1—3	500		500		
38	<i>Aalborg—B</i>	I Farvandets Bredde				**)
38	B—1	600		600		
38	1—3	800		400		
38	3—5	400		400		
39	1—2	500		500		
39	2—5	1000		1000		
44	1— <i>Sodsegab</i>	200		200		
44	11° 34' E.—16	200		200		*)
44	16—18	150		150		*)
44 a						
44 b						
44 c						
44 d						
44 e						
44 f						
45	1—5		200		200	
45	5—6	200		200		**)
45	10° 33',3 E.—12	200		200		
45	12— <i>Faaborg</i>		60		60	
45	12—15	200		200		
45	15—16	600		600		
45	16—17	200		200		
45 a	10° 48',2 E.—2	200		200		
45 b	1—2	200		200		**)

Ruter	Punkter	Færdigstrøget i Forhold til Rutens Afmærkning (i Meter)				Anm.
		N. for	E. for	S. for	W. for	
45 b	10—15	200		200		
45 b	15—17	600		600		
45 c	Hele Ruten	200		200		
45 d	5—7		200		200	
45 e	Hele Ruten	200		200		*)
45 f	1—2		200		200	
45 g	1—4		200		200	*)
46	1—2		500		500	
46	2—55° 58',3 N. 11° 50',7 E.		300		300	**)
46	55° 58',3 N. 11° 50',7 E.— 55° 57',8 N.	Mellem Dobbeltafmærkningen				
46 a						
46 b						
46 c						
46 d						
48	Hele Ruten		2000		2000	
51	1—3		500		500	
52						
52 a						
54	1—5	250		250		
54	5—6	750		750		
70	Hele Ruten	500		500		
71	Hele Ruten	2775		2775		
<i>Esbjærg— Nordsøen</i>						
Ruten	0—7	1000		1000		
do. do.	7—13	750		750		

Anm.

*) Dog ikke paa Vanddybder under 10 m.

***) Dog ikke paa Vanddybder under 6 m.

(Ministrygningstjenesten, den 20. Marts 1947 og N. f. S. Nr. 6 Beilage. Hamburg 1947.)

584. Danmark. Sejlanvisningstjenesten. Udsendelse af Rettelser til NEMEDRI.

Tidligere E. f. S. Nr. 10/537 1947.

Detaller. De i de engelske Notices to mariners offentliggjorte Rettelser til NEMEDRI-
Sejlanvisningsheftet udsendes fremtidigt som Bilag til *Efterretninger for Søfarende*.

585. Danmark. Østersøen. Del af Rute 44 ikke afmærket. Sejlanvisning.

Position. Rute 44 Punkt 1 a: 54° 44',1 N. 12° 36',8 E.

Detaller. Afmærkningen af Rute 44 fra Punkt 1 a—1 g udlægges indtil videre ikke.
Søfarende fra *Grønsund* til Rute 32 eller omvendt henvises til Rute 32 k, der er nat-
afmærket.

Kort Nr. 162, 187 og 188.

586. Sverige. Falsterbo W. og S. Minefare. Advarsel.

Detaller. Fra Slutningen af April d. A. er der strøget Miner i Farvandet W. og S. for
Falsterbo. Herunder er der i umiddelbar Nærhed af den ydre Rute rundt *Falsterbo*
sprængt 9 Miner, heraf en den 9. og en den 10. Juni. Ministrygningsfartøjerne har i
flere Tilfælde observeret Handelsfartøjer, som har passeret ikke minestrøgne Omraader

uden for Sejlruterne. I Anledning af den betydelige Minefare, som findes i de endnu ikke strøgne Omraader, tilraades det de Søfarende nøje at holde sig til de anviste Ruter og Omraader samt holde sig klar af Minestrygerne efter de derfor gældende Regler.

(U. f. s. Nr. 24/1437. Stockholm 1947.)

587. U.S.S.R. Finske Bugt. Tallinn-Helsingfors Rute ændret.

Tidligere Rutemeddelelse Nr. 80/1947.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Tallinn—Helsingfors Rutens S.-ligste Del er forandret og gaar nu gennem nedennævnte Punkter 1, 2 og 3. Resten af Ruten er uforandret. Bredden af Rutens nye Del er: 0,25 Sm E. for Midterlinien.

0,35 — W.

Sejlads i den ændrede Del af Ruten er tilladt alle afmagnetiserede Skibe med hvilket som helst Dybgaaende.

Punkt 1: 59° 28',4 N. 24° 46',3 E.

— 2: 59° 35',9 N. 24° 40',7 E.

— 3: 59° 38',4 N. 24° 44',9 E.

Kort Nr. 182 og 183.

(Russ. E. f. S. Nr. 8/315. Leningrad 1947.)

588. U.S.S.R. Letland. Irben Stræde. Ruten Riga Approach. Afmærkning forandret.

I. Lystønde forandret:

Position. 57° 39',2 N. 21° 30',6 E.

Detaller. Lystønden, der laa paa ovennævnte Plads ved Rutens Begyndelsespunkt, er ombyttet med en stor, rødmalet Lystønde med Gitterstillads, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 1,5^s, Mørke 3,5^s. Synsvidde: 7 Sm. Lystønden er mærket 21.

II. Tønde erstattet af Lystønde:

Position. 57° 39',0 N. 22° 05',7 E.

Detaller. Spirtønden, der laa paa sidstnævnte Plads, er erstattet af en stor, rødmalet Lystønde med Gitterstillads, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 1,5^s, Mørke 3,5^s. Synsvidde: 5 Sm. Lystønden er mærket 17.

Rettelse til N. E. C. R. I., Part V, Nr. 46, § 20.

Kort Nr. 182.

(Russ. E. f. S. Nr. 1535. Leningrad 1946.)

589. Polen. Utklippan-Danzig (Gdynia) Ruten. Hel E. Anduvningstønde udlægges.

Position. c. 54° 36' 06" N. 18° 55' 54" E., c. 4 Sm 90° fra Hel Fyr.

Detaller. Paa ovennævnte Plads vil Lystønden Hel E. blive udlagt. Topbetegnelse: 2 Trekanter, der vender Spidserne fra hinanden. Nærmere Efterretning følger.

Kort Nr. 200.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 9/40. Danzig 1947.)

590. Polen. Utklippan-Danzig (Gdynia) Ruten. Afmærkning forandret.

Positioner. Pkt. 21: 54° 26',4 N. 18° 39',5 E.

Pkt. 19: 54° 34',9 N. 18° 44',4 E.

Detaller. Afmærkningen ved ovennævnte 2 Punkter i Utklippan—Danzig (Gdynia) Ruten er forandret til:

Pkt. 21: Rød- og hvidstribet Lystønde med Kryds-Topbetegnelser, mærket 6 N P og som viser rødt Et-Blink hver 3^s.

Pkt. 19: Rød- og hvidmalet Lysspirtønde med 1 rød Ballon, som viser hvidt Et-Blink hver 2^s.

Kort Nr. 200.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 9/37 og 39. Danzig 1947.)

591. Polen. Utklippan-Danzig (Gdynia) Ruten. Oplysninger om Afmærkning m. m.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/342 og 343 og 7/473 1947 og Rutemeddelelse Nr. 79/1947.

1. Afmærkning af Punkt 22.

Position. c. 54° 25' 33" N. 18° 38' 58" E.

Detaller. Paa nævnte Plads er udlagt en cylindrisk, sortmalet Lystønde mærket *A* med Topbetegnelse: en Trekant med Spidsen opad, og som viser hvidt Et-Blink hver 3^s.

2. *Gdynia* Havn. Ledefyrlinies Retning ændret.

Tidligere E. f. S. Nr. 9/515 1947.

Position. Bagfyret: c. 54° 31' 01" N. 18° 32' 47" E.

Detaller. Fyrene i Ledefyrlinien er nu overet i Pejl 242°.

3. Afmærkning af Punkt 20.

Position. c. 54° 32' 09" N. 18° 36' 15" E.

Detaller. Paa denne Plads er udlagt en rød- og hvidmalet Lysspirtønde med Kryds-Topbetegnelse, der viser hvidt Et-Blink hver 5,5^s.

4. *Gdynia* Red. Vraglystønde.

Position. c. 54° 32' 44" N. 18° 36' 46" E.

Detaller. Tæt S. for Vraget paa den nævnte Plads er udlagt en cylinderformet, grønmalet Vraglystønde mærket *W* og med Topbetegnelse: 2 Trekanter med Spidserne nedad. Vraglystønden viser grønt Et-Blink hver 2^s.

5. Afmærkning af Punkt 18.

Position. c. 54° 35' 18" N. 18° 48' 15" E., c. 0,3 Sm S. for Næsset *Hel*.

Detaller. Paa denne Plads ligger midlertidigt *Hel 1* Lystønde, der er beskadiget af Isen saaledes at den *ikke* kan lyse.

6. Manglende Afmærkning. Sejlanvisning.

Positioner. 1. Lystønde: c. 54° 44' 51" N. 18° 55' 50" E.

2. — : c. 54° 39' 32" N. 18° 56' 34" E.

3. — : c. 54° 35' 16" N. 18° 56' 34" E.

Detaller. Lystønderne 1, 2 og 3 der var udlagt paa ovennævnte Pladser er fjernet af Isen og vil *ikke* blive genudlagt. Omraadet 27 Sm E. for og 1 Sm W. for Linien der forbinder de nævnte 3 Pladser er minefrit. (Se E. f. S. Nr. 11/000 1947).

Skibe bestemt til *Gdynia* eller *Danzig* kan paa Kurs 180° passere Halvøen *Hel* i c. 3 Sm Afstand og derefter sætte Kurs paa *Hel 1* Lystønde tværs af *Hel* Fyr.

Kort Nr. 200.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 8. Danzig 1947.)

592. Polen. Pommerske Bugt. Swinemünde Ruten. Vrag og Vragafmærkning. Sejlanvisning.

- I. Vrag, farligt for Sejladsen.

Position. c. 54° 07',2 N. 14° 35',0 E.

Detaller. Paa nævnte Plads ligger et Vrag i 12 m Vand. Intet af Vraget ses over Vandet. Det Omraade der ligger inden for en Cirkellinie med Centrum i ovennævnte Punkt og med Radius 0,8 Sm er erklæret farligt for Sejladsen.

- II. Vrag, der delvis ses over Vandet.

Rettede Positioner. a) 54° 07',6 N. 14° 37',0 E.

b) 54° 01',3 N. 14° 20',5 E.

Detaller. Paa ovennævnte, rettede Pladser ligger 2 Vrag, der er farlige for Sejladsen.

- III. Sejlanvisning, Advarsel.

Da Pladserne for ovennævnte 3 Vrag kun er opgivet tilnærmelsesvis, og da Pladserne er forandret, skal Skibe, der sejler i *Swinemünde* Ruten mellem Tønderne 10 *A* og 11 holde sig i den S.-lige Kant af Ruten og udvise den største Forsigtighed paa denne Strækning.

Kort Nr. 201 og 188.

(Russ. E. f. S. Nr. 12/584. Leningrad 1947.)

593. Nordsøen S.-lige Del. Humber-Elben Ruten og P.H. Ruten. Pit Fyrskib erstattet af Lys- og Fløjtetønde.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/304 1947.

Position. 54° 18' 45" N. 4° 29' 45" E.

Detaller. Pit Fyrskib paa nævnte Plads er erstattet af en rødmalet Lys- og Fløjte- (spir)tønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Naveam Nr. 1676. London 1947.)

594. Polen. Danzig (Gdynia) Ruten. Undervandshindring. Sejlansvisning.

Position. c. 54° 32' 27" N. 18° 36' 25" E.

Detaller. Det Omraade, der ligger inden for en Cirkel'inie med Centrum i det nævnte Punkt og med Radius 0,2 Sm er farligt for Sejladsen paa Grund af en Undervandshindring.

For at undgaa Omraadet maa Skibe paa dette Sted undgaa at komme N. for *Gdynia* Ledefyrlinie (Pejl. 240°).

(N. t. M. Naveam Nr. 1660. London 1947.)

595. Tyskland. Lübeck Bugt. Ruterne 3, 6 og Wismar. Lystønde ændret Fyrkarakter.

Position. 54° 11',3 N. 11° 23',5 E.

Detaller. Den rød- og hvidterne Lystønde med 2 Balloner og mærket 4 paa ovennævnte Plads, hvor *Wismar*-Ruten har Tilslutning til Ruterne 3 og 6, har forandret Fyrkarakter og viser nu *hvidt* Lys med Tre-Formørkelser hver 15^s.

Kort Nr. 186.

(N. f. S. Nr. 3/99. Hamburg 1947.)

596. Tyskland. Femer Sund. Rute 7. Tønde erstattet af Lystønde.

Position. 54° 24',5 N. 11° 02',3 E., Rute 7, Punkt 3.

Detaller. Anduvningstønden paa ovennævnte Plads, der er sortmalet, bærer 1 Ballon og er mærket *Fehmarnsund W.*, er blevet forsynet med en Lanterne, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.

Kort Nr. 185 og 186.

(N. f. S. Nr. 3/103. Hamburg 1947.)

597. Nordsøen S.-lige Del. Terschelling Route. Vrag og Vragafmærkning.

Position. 53° 26' 16" N. 5° 05' 30" E.

Detaller. Paa den nævnte Plads findes et Vrag, der er afmærket med 2 Kuglebøjer, der hver er forsynet med 2 Flag.

(N. t. M. Naveam Nr. 1654. London 1947.)

598. Nordsøen S.-lige Del. Terschelling Route. Advarsol.

Positioner. E. T. 5 Lystønde: c. 53° 13' 54" N. 4° 44' 35" E.

E. T. 7 — : c. 53° 21' 01" N. 4° 55' 22" E.

E. T. 16 — : c. 53° 33' 45" N. 6° 03' 57" E.

Detaller. Da ovennævnte 3 Lystønder i *Terschelling Route* er rapporteret forsvundne, advares de Søfarende mod at besejle denne Rute indtil nærmere Efterretning fremkommer. Lystønderne vil snarest blive genudlagt.

(N. t. M. Naveam Nr. 1599. London 1947.)

599. Nordsøen S.-lige Del. Dutch Coastal Route og Ijmuiden Approach. Lys- og Fløjtetønde udlagt.

Position. c. 52° 28' 33" N. 4° 29' 00" E.

Detaller. Paa den nævnte Plads er en Lys- og Klokketønde erstattet af en sort- og rød-ternet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 8^s.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 1150. London 1947.)

600. Nordsøen S.-lige Del. Dutch Coastal Route. Texel Fyrskib udlagt.

Position. 53° 05' 00" N. 4° 31' 36" E.

Detaller. a) *Texel* Fyrskib er udlagt paa ovennævnte Plads. Fyrskibet viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Synsvidde 12 Sm. Taagesignal: Sirene: To-Toner hver 30^s. Undervandstaagesignal: Morsebogstaver *NR* i 15^s hvert 1^m. Radiofyr: Radiofrekvens 306,5 kc/s Kaldesignal *NR*. Rødmalet Fyrskib med hvidt Bælte og mærket *TEXEL* paa begge Sider. Radiofyr. Radiofrekvens 306,5 kc/s (979 m).

Signal:

<i>N R</i> (— • • — •) 3 Gange	14,00 s.
Pause	1,25 s.
15 Streger (— — — o. s. v.) hver af 1 ^s . Varighed og med 0,25 ^s . Mellemrum	18,50 s.
Pause	0,25 s.
Lang Streg (———)	9,50 s.
Pause	1,00 s.
<i>N R</i> (— • • — •) 2 Gange	8,50 s.
Pause	7,00 s.
Gentagelse af hele Signalet	60,00 s.
Pause	240,00 s.
Periode	360,00 s.

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Kontinuerligt, begyndende det 2^m. af hver Time.

Klart Vejr: Det 2^m. og 32^m. af hver Time: 2 Udsendelser af hele Signalet.

Synkronisering: Undervandstaagesignalet begynder i det Øjeblik da Bogstaverne *N R N R N R* i Radiosignalet ophører. (Omsætningsfaktor 0,8).

b) *M. G. Lystønde*, der laa paa samme Plads er inddraget.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Navcam Nr. 1609 og N. t. M. Nr. 16 Section IV 2050. London 1947.)

601. Nordsøen S.-lige Del. Humber-Elbe Route. Lystønde ændret Fyrkarakter.

Position. c. 54° 08' 15" N. 7° 31' 00" E.

Detaller. P. 13 Lystønde paa nævnte Plads viser nu hvidt Et-Blink hver 6^s.

Rettelse til NEMEDRI, Pag. 12.

(N. t. M. Navcam Nr. 1635. London 1947.)

602. Nordsøen S.-lige Del. Humber-Elbe Route. Fyrskib inddraget. Fyrskib udlagt.

Positioner. a) 54° 00' 30" N. 3° 32' 00" E.

b) 54° 18' 45" N. 4° 29' 45" E.

Detaller.. 1. Paa Pladsen a) er *S. 2* Fyrskib udlagt.

2. Paa Pladsen b) er *Pit* Fyrskib inddraget, hvorefter Pladsen er uafmærket indtil nærmere Efterretning foreligger.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Navcam Nr. 1663. London 1947.)

603. (T). Nordsøen S.-lige Del. Pit Fyrskib inddraget. Oplysninger om Fyrskibene S 2, P 11 og P 15.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/490 1947 udgaar.

Detaller. Denne Efterretning er en Gentagelse af ovennævnte E. f. S. med den Rettelse til Afsnit I, at *Pit* Fyrskib har forandret Navn til *S. 2* Fyrskib og har ændret Plads.

I. *Position*. 54° 00' 30" N. 3° 32' 00" E.

Detaller. *S. 2* Fyrskib er midlertidigt udlagt paa denne Plads. Det viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s. Flammens Højde: 15,8 m. Synsvidde: 12 Sm. Fyrskibet er rødmalet, har to Master og et gult Taarn. Mellem det gule Taarn og Stormasten er en Skorsten. Dagmærke: En sort Kegle med Spidsen nedad paa Toppen af Stormasten. Taagesignal: Nautofon, der giver Morsebogstavet *F*. Undervandstaagesignal (*F* een Gang hvert 1^m.) svarende til Taagesignalet. Radiofyr Type A 2. Radiofrekvens 312,5 kc/s (960 m) Signal:

a. Morsebogstavet <i>F</i> (• • — — •) 3 Gange	14,00 s.
b. Pause	1,25 s.
c. 14 Streger (— — — o. s. v.), hver af 1 ^s . Varighed og med 0,25 ^s . Mellemrum	17,25 s.
d. Pause	0,25 s.
e. Lang Streg (———)	7,25 s.
f. Pause	1,10 s.

g. Morsebogstavet <i>F</i> (. . — .) 2 Gange	8,90 s.
h. Pause.....	10,00 s.
Gentagelse af hele Signalet.....	60,00 s.
Pause.....	240,00 s.
	Periode... 360,00 s. (6 ^m)

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Kontinuerligt, begyndende det 4^m. af hver Time.
 Klart Vejr: Det 16^m. af hver Time samt efter Anmodning. 2 Udsendelser af hele Karakteristiken.
 Synkronisering: Undervandstaagesignalet begynder i det Øjeblik, da Signalet *FFF* fra Radiofyret ophører. Omsætningsfaktor: 0,8.
 Kaldefrekvens: 500 kc/s (*Q T L*), eller (*Q T M*) dersom baade Radiofyret og Undervandstaagesignal ønskes.

II. *Tidligere E. f. S.* Nr. 33/1311 og 37/1599 1945 udgaar.

Position. 54° 16' 00" N. 7° 11' 30" E.

Detaller. *P 11* Fyrskib er midlertidigt udlagt paa den nævnte Plads. Det viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 36^s. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 11 Sm. Fyrskibet er rødmalet med Navnet *P 11* i hvidt paa begge Sider og har 3 Master. Fyret vises fra Stormasten, der bærer 2 Kegler med Spidserne mod hinanden. Taagesignal gives enten med Nautofon, Fire-Toner hver 32^s, eller med Klokke. Radiofyret Type A 2. Radiofrekvens 306,5 kc/s (979 m). Signal:

a. Morsebogstavet <i>P</i> (. — — .) 3 Gange	14,00 s.
b. Pause.....	1,25 s.
c. 14 Streger (— — — o. s. v.) hver af 1 ^s . Varighed og med 0,25 ^s . Mellemrum.....	17,25 s.
d. Pause.....	0,25 s.
e. Lang Streg (—————).....	7,25 s.
f. Pause.....	1,10 s.
g. Morsebogstavet <i>P</i> (. — — .) 2 Gange	8,90 s.
h. Pause.....	10,00 s.
Gentagelse af hele Signalet.....	60,00 s.
Pause.....	240,00 s.
	Periode... 360,00 s. (6 ^m)

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Kontinuerligt, begyndende det 2^m. af hver Time.
 Klart Vejr: Det 2^m. og det 32^m. af hver Time: 2 Udsendelser af hele Karakteristiken.

III. *Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1380, 37/1454 og 48/1943 1946 udgaar.

Position. 54° 00' 00" N. 7° 51' 00" E.

Detaller. *P 15* Fyrskib er midlertidigt udlagt paa den nævnte Plads. Det viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 36^m. Fyrskibet er rødmalet. Taagesignal: Nautofon: Fire-Toner hver 72^s.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 1281. London 1947.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

COMPILED *during the*

Week ending Friday, 20th June, 1947.

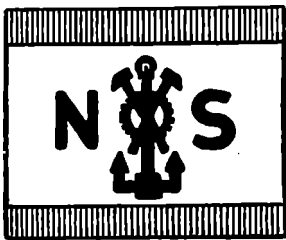
<i>Correction No.</i>	<i>Page</i>	<i>Correction.</i>
222	10	DUTCH COASTAL Route. GOEREE Light Vessel will be off station from July 1st and will be temporarily replaced by a buoy, R. Conical, Whistle (Occ. 8 sec.), marked GOEREE on a white horizontal band.
223	39	HELA—PILLAU Link. Positions (i) and (ii) <i>renumber</i> (ii) and (iii) respectively. <i>Insert</i> new position (i) as follows:— (i) 3 cables South of HEL-S. R.W. Buoy, topmark 2 triangles (Fl. R. 1½ sec.). Lat. 54° 35' 02" N., long. 18° 48' 45" E.
224	41	DANZIG Approaches. <i>Delete</i> all and substitute:— DANZIG Approaches (draught limit 27½ feet). Embark Pilot at No. 6 NP Buoy. (a) N.W. Approach. (For continuation see EAST BALTIC Route.) Route joins the following positions:— (i) Unmarked. Lat. 55° 17' 38" N., long. 17° 40' 22" E. (ii) B R. Whistle Buoy (Fl. 10 sec.). Lat. 55° 12' 00" N., long. 17° 57' 12" E. (iii) B Mark, Red band, square. Lat. 55° 07' 00" N., long. 18° 12' 12" E. (iv) B Mark, Red band, 2 balls. Lat. 55° 02' 00" N., long. 18° 27' 06" E. (v) B Mark, Red band, ball. Lat. 54° 56' 54" N., long. 18° 42' 00" E. (vi) Unmarked. Lat. 54° 51' 48" N., long. 18° 57' 00" E. (vii) Unmarked. DANZIG N.E. Junction. Lat. 54° 44' 51" N., long. 18° 56' 34" E. (viii) Unmarked. Lat. 54° 36' 06" N., long. 18° 56' 34" E. (ix) 3 cables South of HEL-S RW Buoy, topmark 2 triangles (Fl. R. 1½ sec.). HELA—PILLAU Link Junction. Lat. 54° 35' 02" N., long. 18° 48' 45" E. (x) No. 4 R.W. Spar, 1 bell (Fl. 2 sec.). Lat. 54° 34' 48" N., long. 18° 44' 07" E. Thence on the line of Gdynia leading lights (240°) but on no account deviating to the northward of the leading line, and passing about 1 cable south of 3 B.W. Cheq. conical buoys, marked „a,“ „b,“ and „c,“ to:—

Correction.

- ***(xi)** No 5 R.W. Spar, cross topmark (Fl. $5\frac{1}{2}$ sec.). GDYNIA Junction.
Lat. $54^{\circ} 32' 09''$ N., long. $18^{\circ} 36' 15''$ E.
Thence on the line of Neufahrwasser (Outer) leading lights, passing about 1 cable east of 5 B. conical buoys marked „d,“ „e,“ „f,“ „g“ and „h“ to:—
- (xii)** No. 6 NP, R.W.V.S. Buoy, cross topmark (Fl. R. 3 sec.).
Lat. $54^{\circ} 26' 32''$ N., long. $18^{\circ} 39' 31''$ E.
Thence on the line of Brösen leading lights (196°) to:—
- (xiii)** 50 yards east of „A“ B. cylindrical, triangle topmark (Fl. 3 sec.).
Lat. $54^{\circ} 25' 33''$ N., long. $18^{\circ} 38' 58''$ E.
Thence on the line of Westerplatte leading lights ($147\frac{1}{2}^{\circ}$) to harbour.
- (b)** N.E. Approach.
(For continuation see EAST BALTIC Route.)
Route joins following positions:—
- (i)** Unmarked.
Lat. $55^{\circ} 30' 12''$ N., long. $19^{\circ} 24' 30''$ E.
- (ii)** Unmarked. PILLAU Junction.
Lat. $55^{\circ} 20' 30''$ N., long. $19^{\circ} 18' 18''$ E.
- (iii)** Unmarked.
Lat. $54^{\circ} 44' 51''$ N., long. $18^{\circ} 56' 34''$ E.
Thence by N.W. Approach above.
- *Caution. — The area enclosed by a circle of radius 2 cables with centre in position Lat. $54^{\circ} 32' 27''$ N., long. $18^{\circ} 36' 25''$ E. is dangerous to navigation owing to the probable existence of submerged obstruction.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

SCHERMULY

PISTOLRAKETTER FOR
LINEKASTNING

bruges i 90 %, af alle britiske Skibe.
Sikreste Forbindelsesmiddel med nødsteet
Fartøj eller med Land.
Hurtigste Redningsmiddel for Mand overbord.
Rækkevidde indtil 1000'

FALDSKÆRMSNØDSIGNAL

for Tilkaldelse af Undsætning.
Bør findes i alle Redningsbaade.
Automatisk Affyring af Raket og Tænding i
1000' Højde af faldskærmbaaret Blus med
150,000 Lys Styrke og $\frac{3}{4}$ Min. Brændetid.
Synligt indtil 50 Sømils Afstand

Eneforhandler i Danmark

**SCANDINAVIAN
STEEL & SHIPPING AGENCY**
A. LØNBERG-HOLM

Toldbodvej 40, København K.
Telf. C. 14.150 . Telg. Scandship

... og
Pilsner
det er

HOF



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	abore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	Dispatch
Aalborg	Hassing & Drescher	
Aarhus	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Esbjerg	Einar Sørensen	
Frederikshavn	S. J. Sørensen	
Holbæk	Søren Andersen	Stevedoring
Horsens	Jørgen Schultz	Schultz
Kallundborg	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
Korsør	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforret- ning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Engbåve Brygge 6,3 m, ved Tegtholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,5—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Søjlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformodenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agfiten er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodsivang. Lods penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Ladning. I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen er 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 pneumatisk Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 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 Lodsivang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lods takster af 1911. Kullfyldere 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 Skibsverft: 2 Tærdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsverfter og Maskinværksteder forefindes.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Grandybsbarren er der i fuld Brede 7,5 m og i Fyrmlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,0—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojettonder og flere Fyrmlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsivang. Lods penge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Bugsering med D.F.D.S.s Bugserbaad. Takst i H. t. nærmere Aftale. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsverfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsverft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tærdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 60 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Søjlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderator. Bugserdamp. uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iverigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for Havnen 6 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.E.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.E.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsivang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 12

FREDAG 25. JULI 1947

54. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VERDENSSKIBSBYGNINGEN

Lloyds Register har nu udsendt sin Oversigt over Verdensskibsbygningen i April Kvartal 1947, hvoraf det fremgaar, at der ved Udgangen af Juni Maaned 1947 var ialt 1144 Skibe med en samlet Tonnage paa 3,846,656 Br. Tons under Bygning Kloden over, idet dog Opgivelserne fra Tyskland, Japan og Sovjet-Rusland manglede helt.

Af de 1144 Skibe bliver 461 Skibe med en samlet Tonnage paa 2,062,949 Br. Tons bygget i Storbritannien og Irland, det højeste Tal siden Marts 1922, hvor den samlede Nybygningstonnage androg 2,235,998 Br. Tons. Af de 461 Skibe er 279 Skibe med 1,482,559 Br. Tons bestemt til Storbritannien og Irland, 26 med 74,784 Br. Tons til det britiske Imperium, 7 med 47,780 Br. Tons til Argentina, 7 med 29,750 Br. Tons til Danmark, 46 med 97,225 Br. Tons til Frankrig, 6 med 32,800 Br. Tons til Holland, 33 med 130,583 Br. Tons til Norge, 11 med 72,920 Br. Tons til Portugal og 10 med 28,160 Br. Tons til Sverige, medens Schweiz tegner sig for 2 Skibe med ialt 11,810 Br. Tons. Endvidere faar Brasilien, Chile, Ægypten, Island, Panama og Polen hver bygget nogle Skibe i Storbritannien og Irland.

Af de 683 Skibe, der er under Bygning udenfor Storbritannien og Irland, tegner Argentina sig for 1 Motorskib paa 730 Br. Tons, Australien sig for 9 Dampskibe med 46,314 Br. Tons og 6 Motorskibe med 2600 Br. Tons, Canada sig for 23 Dampskibe med 87,600 Br. Tons og 43 Motorskibe med 73,560 Br. Tons, andre britiske Dominions m. m. for 3 Dampskibe med 10,420 Br. Tons og 6 Motorskibe med 1000 Br. Tons eller ialt fra britiske Dominions m. m. 90 Skibe med ialt 221,494 Br. Tons. I Danmark er der 30 Motorskibe med ialt 139,992 Br. Tons under Bygning, i Ægypten 1 Motorskib med 500 Br. Tons, i Frankrig 31 Dampskibe med 85,509 Br. Tons og 53 Motorskibe med 151,169 Br. Tons eller ialt 84 Skibe med 236,678 Br. Tons, i Holland 4 Dampskibe med 14,000 Br. Tons og 97 Motorskibe med 210,428 Br. Tons eller ialt 101 Skibe med 224,428 Br. Tons, Italien 8 Dampskibe med 17,550 Br. Tons og 69 Motorskibe med 173,792 Br. Tons eller ialt 77 Skibe med 191,342 Br. Tons, Norge 25 Dampskibe med 40,949 Br. Tons og 43 Motorskibe med 39,957 Br. Tons eller ialt 68 Skibe med 80,906 Br. Tons, Portugal 8 Motorskibe med ialt 15,090 Br. Tons, Spanien 17 Dampskibe med 28,532 Br. Tons og 38 Motorskibe med 83,992 Br. Tons eller ialt 55 Skibe med 112,524 Br. Tons, Sverige med 6 Dampskibe med 13,035 Br. Tons og 64 Motorskibe med 253,870 Br. Tons eller ialt 70 Skibe med 266,905 Br. Tons, Jugoslavien 3 Motorskibe med 9300 Br. Tons, Uruguay 6 Motorskibe med ialt 2436 Br. Tons medens der endelig er 24 Dampskibe med 178,125 Br. Tons og 10 Motorskibe med 5,111 Br. Tons eller ialt 34 Skibe med 183,236 Br. Tons under Bygning i U. S. A.

Af de 1144 Skibe, der er under Bygning Kloden over, er de 69 med ialt 616,785 Br. Tons Tankskibe — heraf de 14 Dampskibe med 119,192 Br. Tons og 55 Motorskibe med 497,593 Br. Tons.

SOVJET »VALUTAPUKLEN«

Sovjets Valutapukkel overfor Danmark androg den 1. April i Aar ca. 37,9 Mill. Kr. Til Sovjet havde vi leveret for ca. 52,7 Mill. Kr., medens vi kun havde modtaget Varer for ca. 14,8 Mill. Kr. I de forløbne Maaneder er der imidlertid afsluttet saa mange Købekontrakter med Sovjet, at vi i Dag har disponeret over saa godt som hele vort Tilgodchavende. De indkøbte eller bestilte Varer bestaar hovedsagelig af Bomuld, Briketter, Dieselloolie, Gødningstoffer, Raajern og Træ.

M/S LONDON

Den 15. Juli afholdt m.s. *London* tilhørende Dampskibsselskabet *Pacific* Prøvetur fra Nakskov Skibsværft.

Skibet er bygget under det saakaldte Hansaprogram, og dets Hoveddimensioner er:

Længde	101,5 m
Bredde	15,5 m
Sidehøjde	9,25 m
BRT	2750 t
DW	5300 t
Fart	13 Knob

Maskinen er en enkeltvirkende 2-takts 5 cyl. Dieselmotor, der udvikler 3100 IHK ved 125 O/M.

SØSÆTNING FRA SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Torsdag den 17. Juli søsattes fra Svendborg Skibsværft en Nybygning til Rederiet C. Clausen, Svendborg. Skibets Hoveddimensioner er: Længde overall 161 Fod, Bredde 25,9 Fod, Dybde 25,6 Fod og Lasteevne 500 Tons.

Det nye Skib, der i Daaben fik Navnet »Hanne Clausen«, vil blive udrustet med en 2-takts 500 EHK Polar-Atlas Dieselmotor, der vil give Skibet en Fart af ca. 11 Knob, to Hjælpemotorer samt 3 elektriske Lossespil og et Ankerspil.

Afleveringen af Skibet til Rederiet forventes at ville finde Sted omkring den 15. September d. A.

SØFARTSSKOLEN I SVENDBORG

Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole holdt den 18. Juli en festlig Afslutning for de 26 Drengene fra alle Egne af Landet, som igennem godt 3½ Maaned har gennemgaaet et Kursus i Sømandskundskab som Elever paa Skolen.

Blandt Festens mange Talere var Kaptajn Th. Petersen, Dansk Dampskibsrederiforening, Ingeniør Lønborg-Holm, København og Skibsreder Knud Lauritzen, der bl. a. udtalte:

Der er mange forskellige Opfattelser af denne Skoles Formaal. Skolen blev oprettet af Hensyn til Landets Skibsfart i Almindelighed og vort Rederi i Særdeleshed — af Hensyn til vor Fremtid. Vi vil skabe gode Medarbejdere til den danske Handelsflaade, saa ogsaa danske Skibe i Fremtiden kan blive set paa med Tillid.

Vi faar ikke Laster paa danske Skibe, blot fordi Dannebrog hænger agter, men fordi vi er kendt for at give god Service. Derfor har vi oprettet denne

Skole for at gøre et Arbejde for denne meget vigtige Del af dansk Skibsfart. I har her paa Skolen faaet et Grundlag at bygge videre paa, et Grundlag, I skal udnytte, — og gøre det hurtigst muligt. Vi hverken kan eller vil tvinge jer til engang før eller senere at vende tilbage til Rederiet, men vi har et Krav til jer: hvor I end kommer frem, saa gør et godt Arbejde og gør dermed Skolen og Danmark Ære!

KØBENHAVNS HAVN

Københavns Havn blev i Juni Maaned d. A. anløbet af ialt 1848 Skibe med en samlet Tonnage paa 640,682 N. R. T. Heraf kom de 1341 Skibe med 251,326 N. R. T. fra indenrigske Havne og 507 Skibe med en samlet Tonnage paa 389,356 N. R. T. fra udenrigske Havne. Af de anløbende Skibe var 1497 med en samlet Tonnage paa 400,136 N. R. T. danske, 24 med en samlet Tonnage paa 108,099 N. R. T. amerikanske, 177 med en samlet Tonnage paa 35,895 N. R. T. svenske, 48 med 32,756 N. R. T. norske og 13 med 15,863 N. R. T. engelske.

SØFARTSKLUBBEN I KØBENHAVN

Søfartsklubben har udsendt sin Beretning og Regnskab for Aaret 1946. I Aarets Løb har Klubben været besøgt af 27,743 Gæster, heraf ca. 1400 udenlandske. Disse Tal er dog ikke et fuldgyldigt Udtryk for hvor mange Søfolk, der kommer i Klubben, idet en Del af dem glemmer at indskrive sig i Gæstebogen.

Indtægterne har været 20.930.00 Kr. og Udgifterne 21.269.17 Kr., heri indbefattet Afskrivning med 2.010.08 Kr. Der er saaledes et mindre Underskud paa 339.17 Kr. Søfartsklubbens Indtægter bestaar af Bidrag fra Staten, Rederier, Skibsværfter, Søfartsorganisationer, Erhvervsvirksomheder og private Personer. Klubben er efterhaanden blevet saa kendt, at baade hyresøgende Søfolk og Søfolk fra de Skibe, der kommer til København, i stadig stigende Grad søger til Klubben. Dette medfører naturligvis øgede Krav til Klubben med Hensyn til Inventaret og Vedligeholdelsen, hvorfor man haaber at Bidragyderne fremdeles vil støtte Klubben.

MINDEKORSET I NYHAVN FOR OMKOMNE SØMÆND

Dette Mindekors, der staar paa det Sted, hvor Havnen skærer sig ind i Byens Hjerte, er stadig smykket med Blomster, som de efterladte anbringer for at mindes dem, der omkom paa Søen under Krigen.

For at give ogsaa andre end dem, der bor i København, Mulighed for at lægge Blomster ved Korset, har Søfartsklubben, Nyhavn 63, København K., paataget sig at modtage Blomster, som sendes fra Provinserne, og lægge disse Blomster ved Korset. Blomster forsendes bedst i Papkasser og er erfaringsmæssigt ret friske ved Ankomsten, saaledes, at de retter sig, naar de bliver sat i Vand i Krukkerne ved Korsets Fod.

KLASSIFICERINGEN I ENGLAND

The General Committee of Lloyd's Register har nu besluttet at vende tilbage til Førkrigens Klassifikationer, men Lloyds List meddeler, at det vil afhænge af Forholdene ved Værfterne og Reparationsværfterne, hvor hurtigt dette vil kunne lade sig gøre.

4-Aars Klassen for allierede Skibe har nu været udsat i 7 Aar, og det vil være ganske umuligt paa een Gang at kræve fuld Klasse, ikke mindst naar man tager den nuværende Mangel paa Tonnage og de vanskelige Reparationsforhold i Betragtning.

Med Hensyn til britiske Skibe har Sagen været drøftet med Ministry of Transport og Admiralitetet. Et Resultat af disse Drøftelser har været en Plan, hvorefter et Skib, der ikke har gennemgaaet fuld

Klasse i 8 Aar, kan faa Licens til at gennemgaa de nødvendige Reparationer for fuld Klasse. Der kan dog gøres Undtagelser fra disse Regler, hvis Reparationerne vil tage uforholdsmæssig lang Tid.

Forøvrigt vil andre Skibe blive nødt til at vente, til det bliver deres Tur, og for deres Vedkommende vil de saakaldte aarlige Undersøgelser fortsættes. Den vanskelige Staalituation kan forsinke Gennemførelsen af Planen, men man haaber i hvert Fald at faa Staal til de allernødvendigste Reparationer.

NORGES HANDELSFLAASE

Den norske Handelsflaases Nybygningsprogram vil blive forsinket et Aar paa Grund af Valuta- og Leveringsvanskeligheder. I Løbet af det første Halvaar af 1947 er fra norske og udenlandske Værfter leveret 25 nye Skibe paa 156,400 Tons Dødvægt. I Øjeblikket er under Bygning eller placeret Kontrakter paa 2,654,300 Tons Dødvægt ved norske og udenlandske Værfter.

HOLLANDSK SKIBSBYGNING

I Holland er der siden Befrielsen og op til den 15. Februar i Aar udstedt ialt 547 Byggelicenser for Skibe af alle Størrelser. Licenserne fordeler sig for Handelsskibenes Vedkommende paa følgende Maade: til selve Holland 29 søgaaende Skibe og 56 Kystfartøjer paa tilsammen 304,030 Tons medens der er bygget 63 Skibe paa ialt 31,130 Tons til indenlandsk Kanaltrafik. Til Hollandsk Indien er der bestilt et Kystskib paa 750 Tons og 2 Kanalfartøjer, Schweiz har bestilt 19 Kanalfartøjer paa ialt 14,500 Tons, Frankrig 3 søgaaende Skibe paa 22,500 Tons og 2 Kanalfartøjer paa 1740 Tons, Portugal 3 søgaaende Skibe paa 7900 Tons, Norge 8 søgaaende Skibe paa 53,770 Tons, Sverige 1 Kystskib paa 550 Tons, medens Finland har bestilt to Kystskibe paa 1000 Tons.

FORDELINGEN AF TYSKLANDS HANDELSFLAASE

Det interallierede Skadeserstatningsbureau meddeler, at der i de forløbne 18 Maaneder er fordelt 262 Skibe paa tilsammen 750,995 Br. Tons, der har en Værdi af £12.217.305, mellem 18 Nationer. Storbritannien har faaet 95 Skibe paa tilsammen 373,307 Br. Tons. Norge er Nr. 2 med 45 Skibe, derefter kommer Grækenland med 38 og Holland med 26.

Iøvrigt har følgende Nationer faaet tildelt Skibe: U. S. A. 13 Skibe paa tilsammen 44,779 Br. Tons, Frankrig 7 Skibe paa tilsammen 60,162 Br. Tons, Australien 1 Skib paa 1279 Br. Tons, Ægypten 1 Skib paa 1963 Br. Tons, New Zealand 1 Skib paa 1418 Br. Tons, Albanien 1 Skib paa 1756 Br. Tons, Belgien 10 Skibe paa 13,919 Br. Tons, Danmark 15 Skibe paa tilsammen 32,924 Br. Tons, Canada 3 Skibe paa tilsammen 10,797 Br. Tons og Jugoslavien 6 Skibe paa tilsammen 22,370 Br. Tons.

JAPANS MARITIME FREMTID

En Del amerikanske Shippingeksperter skal nu afrejse til Japan for at undersøge Japans Fremtid som Søfartsnation. Delegationens Leder bliver Admiral Edmond Moran, Lederen af Moran Towing and Transportation Co. Dette Firma spillede en betydelig Rolle ved Bygningen af en af de berømte »kunstige Havne« under Invasionen i Normandiet i 1944.

Delegationens Opgave bliver dels at undersøge de fremtidige Muligheder for japansk Skibsfart og dels at afgive Indberetning om, hvor omfattende en Skibsfart Landet virkelig behøver til Kystfart, Stillehavsfart og anden udenrigsk Fart for derigennem at kunne opretholde sin strengt nødvendige Økonomi og veje disse Minimumskrav mod de Krav, Landet selv stiller for igen at kunne tage Del i Verdenshandelen.

Ugens Fragtberetning.

De oversøiske Markeder er i Almindelighed stadig præget af den svagere Tendens, som vi omtalte i vor sidste Beretning, og det er særligt i Kulfarten fra Amerika til Europa, at Svagheden er fremtrædende. Det vil i denne Forbindelse sikkert interessere, hvad et stort New Yorker Firma d. 19. ds. skriver til dets Forbindelse i København:

"For your guidance the French came in the market yesterday for one ship for coal from Port Arthur to France about 25th July readiness. Naturally a flock of vessels offered firm, the lowest being offered in at \$5.15 under the WSA. rate. The French however hesitated to follow the downward trend of the present market, fearing USMC. disapproval of the rate or other repercussions, and finally decided to withdraw their cargo and use one of the vessels they have on consecutive voyages.

Our bare-boat owner friends so far show no interest in these low rates, the feeling being generally that they would rather turn the vessels back to the USMC."

Iøvrigt er den almindelige Følelse i Amerika stadig, at Grunden til Markedets Svaghed er Vanskeligheden ved at skaffe Kul til Export, og at Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel paa Fragtmarkedet vil ændre sig igen, saasnart det Deficit, der opstod i Kullagrene paa Grund af den forlængede Ferie, Minearbejderne holdt, er udlignet.

Som nævnt ovenfor er det særlig Kulfarten fra Staterne til Europa, der er ramt af Ratenedgangen. I vor sidste Beretning nævnte vi, at Kul Northern Range/Danmark netop var sluttet til \$9. I den forløbne Uge er der sluttet flere Baade til \$8. Til Rotterdam er der sluttet Tonnage til \$6.75, og til Portugal sluttedes en Ladning fra New York til den lave Rate af \$6.35, fio. Af anden transatlantisk Forretning er der kun meget lidt. Der noteres en enkelt Net-charter Ordre fra New York/Baltimore til Marseilles/Genua, men Befragternes Ide ligger nu ikke paa mere end 25/26 Cts. per cbft. bale. Fra Golfen til Helsingfors noteredes en Ladning Korn til \$14, men Befragterne har senere reduceret deres Rate til \$12. Svovl fra Galveston til Antwerpen skal være gjort til \$9. Kul fra Golfen til Buenos Aires er sluttet til \$11.75.

Fra River Plate er der stadig kun meget lidt Forretning. Amerikansk Liberty er sluttet til Antwerpen til \$13. *Centrocon terms* og andre Befragtere noterer nu kun \$12.50 for lignende Forretning.

Fra Pacific er der ogsaa kun meget lidt Forretning.

Salpeter fra Chile til Alexandria er sluttet til ikke nævnt Rate, men det meddeles, at den i hvert Fald ligger under 100/-. Fra Nord-Pacific kan der stadig gøres Kul til Shanghai til \$15.50, ligesom der noteres forskellige fio. Forretninger til UK./Cont. til omkring 80/-.

Østens Markeder er stadig uden større Liv. Copra fra Philippinerne noterer uforandret 135/- til Antwerpen eller Rotterdam. Fra Sakhalin har Russerne faaet en amerikansk Liberty Damper for 4500 Ts. Papir i Ruller til \$32. Iøvrigt sluttedes der ikke saa faa Forretninger i lokal Fart, saasom Kul fra Japan eller Calcutta til Shanghai og Hongkong, Ris fra Rangoon og Bangkok til Shanghai og Hongkong o.s.v. til uforandrede Rater. Fra Calcutta er betalt \$10.50 for Manganim til U.S. Gulf, og for Vizagapatam til Northern Range indikeres \$10.

Fra Sydafrika er der sluttet yderligere Tonnage for Kul til Dublin til 75/-, og til Buenos Aires til 57/-, men iøvrigt er det ligesaa vanskeligt at arrangere Stem derfra, som fra de øvrige Kulexportcentre. Salt fra Port Said til Calcutta indikerer 62/6d. og til Singapore/Penang er Raten 60/-.

De europæiske Markeder er uden større Ændringer, selv om Tonen ogsaa her er noget svagere. Hjemgaaende fra Middelhavet og Nord- og Vestafrika noteres der som sædvanligt en lang Række Ordre, men der synes at være tilstrækkeligt med disponibel Tonnage. Af repræsentative Slutninger kan nævnes: 10.000 Ts. Jernmalm Melilla/pp. UK. 27/-, 10.000 Ts. Jernmalm Bona/Glasgow 27/-, 7000 Ts. Jernmalm Bona/Middlesbro 30/-, Fosfat fra Casablanca til Belgien betaler 26/6d. for stor Tonnage, og Pyrites fra Huelva til Belgien er gjort til 30/6d.

I vore hjemlige Farvande er der ret livligt i Trælastfarten fra Østersøen til UK./Cont., Raterne er uden større Ændringer. I Malmfarten derimod er Niveauet noget lavere, mellemstor Tonnage er sluttet Oxelösund/Barrow til 33/-, og stor Tonnage har senere accepteret 32/-. Fra Gdansk/Gdynia er sluttet yderligere Tonnage til UK., sidste Slutning var 4500 Tonner til Øst- eller Sydkyst UK. til 29/-, Option London til 6d. mere.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgslen betydeligt ringere, og det synes, som om Befragterne i Øjeblikket slet ikke har Interesse for andet end ganske korte Perioder eller enkelte Trips. Der har kun været meget ringe Forretningslyst i den forløbne Uge, men de enkelte Forretninger, der blev afsluttet, blev gjort til stort set uforandrede Rater.

Undersøgelserne vil antageligt være tre Maaned, og Resultaterne af Undersøgelserne vil blive tilsendt General Mac Arthur, National Federation of American Shipping og de fleste amerikanske Linierederier.

CUNARD WHITE STAR

Cunard Linien har i Kalenderaaret 1946 haft en Nettofortjeneste paa godt 19 Mill. Kr. mod godt 11 Mill. Kr. det foregaaende Aar. Der udbetales 10 pCt. i Udbytte, det samme som Aaret forud.

Den øgede Fortjeneste staar for en Del i Forbindelse med, at Kæmpedamperen »Queen Elizabeth« paany er indgaaet i Passagerfarten paa Atlanterhavet samt den forøgede Handelstrafik med chartrede Skibe.

NYT SEJLLØB TIL HELSINGFORS

Ved Vaabenstilstanden med Sovjetunionen blev Finland tvunget til at bortforpagte Porkala-Området Vest for Helsingfors med tilhørende Søteritorium til Russerne til Anlæg af en Flaadehavn. Ho-

vedlande vejen og Stambanen fra Helsingfors over Karis til Åbo og Hangö blev derved afbrudt og har været det siden September 1944, hvorimod Søtrafikken til Helsingfors gennem Porkala-Farvandet har kunnet finde Sted i en vis Udstrækning, omend under Kontrol fra sovjetrussisk Side. Systemet med Gennemsejlings-Tilladelse har dog ofte medført Forsinkelser, hvad mange Rejsende med Rutebaadene mellem Stockholm og Helsingfors har haft Lejlighed til at konstatere.

Fremtidig vil et andet Farvand end Sejllobet gennem Porkala staa til Raadighed for Trafiken. Søfartsmyndighederne i Finland har opmaalt og afmærket et ydre Sejlløb, som gaar uden om det bortforpagtede Omraade. Alle Sømærker og Baaker er klare og indtegnet paa de paagældende Søkort. Det nye Sejlløb er 3 Sømil bredt. Det begynder ved Fyrskibet »Helsinki« og slutter 17 Sømil Sydøst for Hangö. Vanddybden garanteres at være mindst 40 Meter, men er paa visse Strækninger 70 Meter. 17

Mærker paa hver Side med en indbyrdes Afstand af 3 Sømil, markerer Ruten. Til at begynde med tilraades det dog kun afmagnetiserede Skibe at benytte dette Løb, men man haaber paa hurtig og grundig Minestrygning, saa at Løbet bliver anvendeligt for alle Skibe.

Det er iøvrig ikke blot af Hensyn til den russiske Kontrol, at man har fundet det nødvendigt at etablere et nyt Sejløb vestfra til den finske Hovedstad. Man regner med, at Navigationen i den nye Rute vil være lettere for store Skibe end i det paa visse Steder meget snævre indre Sejløb gennem Porkala. Man tænker herved bl. a. paa de store, dybt lastede Olie-tankbaade. Det vil herefter blive muligt at iværksætte en mere rationel Fordeling end hidtil mellem Helsingfors og Åbo af Oliebaadenes Losning.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ændringer i Skibsregisteret.

I/S Maryship, Hellerup (ansvarlige Deltagere: Thorvald Larsen, Skibsreder, Hellerup, Bent Christen Oswald Larsen, Befragter, København, Preben Thor Oswald Larsen, Befragter, København og John Oswald Larsen, stud. med., Hellerup), er Ejer af Dampskib *Mary Ston* af Tuborg Havn (OXGK), Brutto- og Netto-Tonnage iflg. Interims-Nationalitets-Certifikat henholdsvis 673 og 349 Tons.

Firmaet J. Asmussens Eff., København, har afhændet S/S *Dagny* af København (OZHJ) til Rederi-Aktieselskabet Dragør, Dragør.

Dampskibsselskabet *Hetland A/S*, København er Ejer af S/S (Færge) *Lisca* af København (OXHJ), Brutto- og Netto-Tonnagen henholdsvis 752 og 317 Tons.

S/S *J. C. Jacobsen* af København (OUHM) er udslettet som forlist.

S/S *Bryderen* af København (OYWB) er udslettet som solgt til Udlandet.

Netto-Tonnagen for S/S (Tankskib) *Scandia* af Nyborg (OXOA) er nu 6650 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Maria Dan* af Esbjerg (OYYL) er nu henholdsvis 1926 og 1365 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Lilleborg* af København (OUIH) er nu henholdsvis 1455 og 847 Tons.

Netto-Tonnagen for S/S *Frigga* af Aalborg (OXQA) er nu 552 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Gunhild* af København (OYDW) er nu henholdsvis 1196 og 683 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Uffe* af Middelfart (OXFD) er nu henholdsvis 1946 og 1143 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Uranienborg* af København (OXGD) er nu henholdsvis 3365 og 1952 Tons.

Ændringer i Aktieselskabsregisteret.

Aktieselskabet *Det østbornholmske Dampskibsselskab* af Nexø. Bestyrelsens Formand J. L. Wichmann samt M. C. Marcher, A. A. Harild er udtraadt af, og Forretningsbestyrer Jens Christian Pedersen (Formand), Grosserer Ove Lund Kofoed, begge af Nexø, Gaardejer Poul Sonne Harild, Gudhjem, er indtraadt i Bestyrelsen. J. L. Wichmann er frattraadt og nævnte J. C. Pedersen er tiltraadt som Direktør.

PERSONALIA

40 Aars Jubilæum.

Den 1. August kan Kontorchef *Ernst Rosenkrantz* fejre det mere sjældent forekommende 40 Aars Jubilæum, idet han som 15 aarig i 1907 begyndte sin Løbebane i The Baltic and International Maritime Conference.

Hans Arbejdsindsats, præget af hans faglige Viden, i Conferencens Tjeneste til Fremme af Skibsfartens Interesser, er værdsat og paaskønnet i internationale Shipping-Kredse.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr. Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

25 Aars Jubilæum.

Torsdag den 17. Juli fejrede Underdirektør i D.F.D.S. *Georg Andersen* sit 25 Aars Jubilæum. Underdirektør Andersen var først ansat i Selskabets Revisionskontor, men kom senere til den udenlandske Afdeling. Efter et Ophold i Amerika avancerede han til Fuldmægtig i Afdelingen for Farten paa Amerika for i 1941 at blive udnævnt til Kontorchef. Derefter fulgte Forfremmelsen til Prokurist og i 1945 kort Tid efter Krigens Ophør Udnævnelsen til Underdirektør i Afdelingen med Ruterne til Amerika, Middelhavet og Nord- og Østersøen som Arbejdsomraade.

50 Aar.

Den 22. Juli fyldte Skibsfører i De danske Sukkerfabrikker, Kaptajn *H. P. O. Hansen*, 50 Aar. Kaptajn Hansen er Fører af S/S *'Toto'*.

60 Aar.

Kontorchef i Rederiet C. K. Hansen *M. P. Kjersgaard* fyldte den 21. Juli 60 Aar. Kontorchef Kjersgaard fik i sin Ungdom en alsidig Forretningsuddannelse her og i Udlandet, men blev tidligt knyttet til Firmaet C. K. Hansen, hvor han i en Aarrække virkede som Sekretær hos afdøde Generalkonsul Johan Hansen. Desuden ledede han Dampskibsselskabet *'Dannebrog's'* Revisionsafdeling, et Hverv, han stadig røgte med stor Dygtighed og alsidig Indsigt i Skibsfartens mangeartede Problemer. Kontorchef Kjersgaard beklæder flere Tillidshverv, bl. a. som Medlem af Bestyrelsen for *'Institutionen San Cataldo'*, *'Selskabet for dansk Teaterhistorie'* og *'Teatermuseet'*.

Skibsfører i D. F. D. S., Kaptajn *Oscar Østerlund*, fyldte den 27. Juli 60 Aar. Kaptajn Østerlund er Fører af S/S *'Hebe'*.

70 Aar.

Tidligere Fører i Ø. K., Kaptajn *Carl Knudsen*, R. af Dbg. fyldte den 21. Juli 70 Aar. Kaptajn Knudsen, der i flere Aar var Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse, gik i Land 1945.

80 Aar.

Tidligere Skibsfører i D/S *'Torm'*, Kaptajn *N. Mørk Andersen*, fyldte den 24. Juli 80 Aar. Kaptajn Mørk Andersen forlod Søen 1926 og bor i Frederiksværk.

Søværnet.

Kommandørkaptajn *S. Ramlau-Hansen*, R. af Dbg. er udnævnt til Kommandør.

Orlogskaptajn *Jørgen Abelin Schou*, R. af D., til Kommandørkaptajn og

Kaptajnløjtnant *Erik Borg* til Orlogskaptajn fra den 1. Juni d. A. at regne.

Grønlands Styrelse.

Overstyrmand *Erik Trier Mørch* er udnævnt til Skibsfører af 2. Grad, og Styrmand *Søren Thøger Sørensen* til Overstyrmand under Grønlands Styrelse, begge fra 1. April 1947 at regne.

Positionsliste pr. 24. Juli 1947

Dannebrog

Brattingsborg afg. Luleå 21/7 til Hamburg. — *Dansborg* ank. Aalborg 16/7. Laster for Guayaquil. — *Ellensborg* ank. Thorshavn 21/7. Derefter til Fineidet. — *Frederiksborg* ank. Hamburg 21/7. Derefter til Emden. — *Lilleborg* ank. Oxeløund 20/7. Laster for Ghent. — *Nordborg* ank.

Escher Wyss

SKIBSSKRUER

med vendbare Blade

SV. DYHR

Øresundsvej 140

København S

Telefon: C. 8901

TENERIFE

GUILLERMO H. OLSEN

SANTA CRUZ DE TENERIFE

Telegram-Adr.: »OLSENS TENERIFE«

Hamburg 20/7. Derefter til Rønnskær. — *Silkeborg* afg. Gdynia 20/7 til Nyborg. — *Skodsborg* afg. Næstved 20/7 til Stettin. — *Søborg* ank. Santander 20/7. Laster for Port Talbot. — *Taarnborg* ank. Safi 20/7. Laster for Nørre Sundby. — *Uranienborg* ank. Adrossan 20/7. Derefter til Bilbao. — *Ørneborg* ank. København 19/7. Derefter til Gdansk-Gdynia.

Dania

Cyrl i Nakskov i Dok. — *Danfjord* i Sasandra. — *Danholm* i Mesinski. — *Danklint* paa Vej til Santa Pola. — *Tovell* i Nørresundby.

De Forenede Kulimportører

Cimbria afg. Gdansk 23/7. — *Concordia* afg. Kbh. 25/7. — *Dania* Rep. i Aarhus. — *Hafnia* ank. Kyndby 24/7. — *Scandia* Rep. i Aarhus.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Philadelphia 18/7. — *Bornholm* afg. Karls-häll 23/7. — *Grønland* afg. Narvik 22/7. — *Halland* ank. Campbellton 17/7. — *Normandiet* afg. Workington 19/7. — *Skaane* afg. Skagastrand 22/7. — *Slesvig* afg. Three Rapids 22/7.

Det Danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Stettin 23/7. — *Wm. Th. Malling* afg. Gdansk 20/7.

D. D. P. A.

Christian Holm afg. 13/7 til Aruba. — *Esso Nyborg* afg. 12/7 til Aruba. — *Scandia* afg. 18/7 til Aruba.

D. F. D. S.

Alabama ank. Santos 18/7. Derfra ca. 28/7 til Bahia og Pernambuco. — *Argentina* afg. Halmstad 23/7 til New York, Philadelphia og Baltimore. — *Arizona* afg. Las Palmas 15/7 til Santos. — *Berghus* ank. Kbhvn. 17/7. Herfra 24/7. Fra Aarhus 26/7 til Newcastle/Esbjerg/London. — *Bolivia* i New York. — *Brasilien* i Dok i Frederikshavn. — *Brynhild* ank. Antwerpen 14/7. Derfra til Kbhvn., M'fart, Horsens og Fr'cia. — *California* afg. Cork 22/7 til Norfolk. — *Delaware* afg. Alexandria 14/7 til Antwerpen og Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Reykjavik 21/7 til Thorshavn-Kbhvn. — *Egholm* ank. Antwerpen 15/7. Derfra til Tanger, Oran, Algier, Tunis. — *Falken* forv. afg. Gdynia 22/7 til Kbh. — *Florida* afg. Aalb. forv. 23/7 til (Antwerpen), Lissabon, Malta og Levanten. — *Frigga* afg. Kbh. 23/7, Aalborg 25/7, Aarhus 26/7 til London. — *Georgia* afg. Tel-Aviv 17/7 til Haifa, Cypern og Beirut. — *Hebe* ank. Newcastle 22/7. Derfra 23/7 til London, fra London 25/7 til Kbh. — *Hindsholm* ank. Kbh. 22/7. — *Hjortholm* ank. Kbh. 20/7. — *Ivar* ank. Rønnskær 23/7. Derfra ca. 25/7 til Amsterdam. — *Jolantha* ank. Kbh. 22/7, i Dok. — *Katholm* ank. Cardiff 20/7. Afg. ca. 29/7 til Newport, Swansea, Liverpool, Kbh., Randers. — *Kentucky* ank. Kbh. 22/7. Fra Kbh. ca. 29/7 til Odense og Randers. — *Knud* ank. Kbh. 21/7. Afg. ca. 24/7 til Aarhus, Randers og Aalb. — *Louisiana* ank. Gdynia 18/7. Derfra forv. 25/7 til Galveston. — *Maine* ank. Malta 22/7. Derfra forv. 23/7 til Alexandria. — *Margrethe* ank. London 22/7. Derfra ca. 30/7 til Kbh. — *Marocco* ank. Livorno 19/7, afv. Ordre. — *Nevada* afg. Kbh. 14/7 til Hampton Roads. — *Oregon* ank. Antwerpen 20/7. Derfra til U.S.A.-Danmark. — *Paraguay* afg. Kbh. 10/7 til New York, Hampton Road. Ank. New York forv. 25/7. — *Skjold* henl. ved Vlissingen afventende nærmere Ordre. — *Svanholm* ank. Odense 22/7. Derfra ca. 25/7 til Vejle, Kolding og Haderslev. — *Sønderjylland* afg. Kbh. 22/7 til Gdynia-Aarhus-Kbh. — *Taarnholm* i Dok i Aarhus. — *Texas* ank. Antwerpen 21/7. Derfra til Kbh. — *Thyra* i Dok i Frederikshavn. — *Tomsk* ank. Rotterdam

22/7. Afv. nærmere Ordre. — *Trondhjem* afg. Aarh. 19/7 til Hull. Derfra ca. 29/7 til Kbh. — *Tula* ank. Aalb. 22/7. Derfra ca. 23/7 til Kbh.-Antwerpen-Danmark. — *Tunis* ank. Kbh. 22/7. Herfra ca. 29/7 til Antwerpen og Middelhavet. — *Tyr* afg. Esbjerg 23/7 til Antwerpen/Esbjerg. — *Uffe* ank. Manchester 21/7. Afg. ca. 31/7 til Kbh.-Odense. Aarhus. — *Uruguay* afg. New York 15/7 til Oslo-Kbh.-Gdynia. — *Virginia* ank. New York 17/7. Forv. afg. 22/7 til Kbh.-Gdynia. — *Vistula* i Dok i Helsingør.

Heimdæl

Axel Carl 22/7 Kl. 12 MD paa 53° 25' N, 32° 50' W. — *Martin Carl* 22/7 Kl. 15 GMT paa 51° 36' N — 41° 57' W.

Jutlandia

Jens Toft ligger i Hamburg. — *Karen Toft* paa Vej til Gdansk 23/7.

J. Lauritzen

Indian Reefer afg. Norfolk Va. 16/7 til Buenos Aires. — *Argentinean Reefer* afg. Montevideo 11/7 til Antwerpen. — *Egyptian Reefer* afg. Buenos Aires 16/7 til Barcelona. — *African Reefer* afg. Norfolk 18/7 til Buenos Aires. — *Thora Dan* afg. Cardiff 22/7 til U.S.A. — *Gerda Dan* ank. Molledo 20/7 sydg. — *Marna Dan* ank. New York 19/7, forv. afg. 25/7 til Chile. — *Paula Dan* afg. New York 18/7 til Chile. — *Karla Dan* forv. ank. 24/7 til New York. — *Lotta Dan* ank. Havana 18/7, derefter New York. — *Laila Dan* pass. Panama 21/7 til New York. — *Linda Dan* afg. Guayaquil 19/7 nordg. — *Jutta Dan* forv. afg. Preston 23/7 til Larne Harbour. — *Selma Dan* forv. ank. Mäntyluohto 23/7. — *Randa* rep. Danmark. — *Ulla* rep. Danmark. — *Laura Dan* rep. Danmark. — *Maria Dan* forv. afg. Næstved 23/7 til Kemi. — *Jelva Lau* ank. Kotka 19/7, la-ster til Ridham Dock. — *Lilian* rep. Danmark. — *Anna Lau* ank. Pargas 20/7, derefter Kotka/Rouen. — *Inger Lau* afg. Kemi 19/7 til Rochester. — *Nerma Lau* forv. afg. Rochester 23/7 til Goole/Stettin — evt. Stockholm. — *Katja Lau* forv. afg. Kotka 23/7 til Rochester. — *Hedda Lau* afg. Aarhus 22/7 til Tuborg Havn. — *Nancy Lau* forv. afg. Gdansk 23/7 til Danmark. — *Ninna Lau* afg. Raumo 21/7 til Rouen.

Myren

Asbjørn ank. 20/7 Ghent. — *Astrid* ank. 20/7 Aarhus. — *Birthe* Rep. i Svendborg. — *Chr. Sass* afg. Suez 13/7 til Bombay. — *Clara* afg. Nykøbing F. 23/7 til Stettin. — *Stal* afg. Swansea 9/7 til Halifax.

Norden

Norden afg. Port Okha 18/7 til Colombo. — *Nordfarer* afg. Nakskov 15/7 til Hampton Roads. — *Nordkap* afg. Randers 17/7 til Hampton Roads. — *Nordkyn* ank. Norfolk 10/7. — *Nordpol* afg. Norfolk 19/7 til Danmark.

Orient

Astoria ank. New York 23/7. — *Westralia* i Nakskov.

Pacific

London afg. Sundsvall 23/7. — *Paris* i Gdansk.

Vendila

E. M. Dalgas ank. London 19/7. — *Otto Petersen* ank. Odense 17/7. — *P. N. Dam* afg. Kotka 8/7 til Rochester. — *Svend Pii* afg. Emden 22/7.

Ø. K.

Annam ank. Gefle 21/7. — *Asia* ank. San Francisco 17/7. — *Bintang* afg. Rangoon 16/7. — *Erria* afg. Southampton 20/7 til St. Thomas. — *Falstria* pass. Built of Lewis 21/7 til New York. — *Fionia* ank. København 19/7. — *India* afg. Singapore 20/7 til Saigon. — *Java* ank. Göteborg 22/7. — *Jutlandia* ank. New York 17/7. — *Kambodia* pass. Messina 20/7 til Haifa. — *Kina* ank. London 16/7. — *Korea* ank. København 3/7. — *Lalandia* pass. Finisterre 21/7 til Antwerpen. — *Malacca* afg. Hongkong 20/7 til Shanghai. — *Manchuria* ank. Genoa 21/7. — *Meonia* ank. Port Swettenham 22/7. — *Mongolia* ank. Colombo 21/7. — *Nikobar* ank. Rotterdam 13/7. — *Norden* afg. Port Okha 18/7 til Colombo. — *Selandia* ank. København 25/5. — *Serampore* pass. Port Said 20/7. — *St. Croix* ank. Odense 19/7. — *St. Jan* ank. København 20/7. — *St. Thomas* pass. Dunnet Head 7/7 til U.S.A.'s Østkyst. — *Tranquebar* ank. Penang 20/7.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. B. EGGÉ

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGBERSEN

Telefon "Central 17030

samt paa alle Postkontorer

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELEF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT*Nybygninger og Reparationer*

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

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

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

Dampskibsaktieselskabet

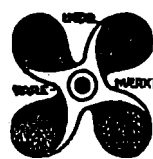
„Progress“

Kalvehod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Maritima»

Telefon Central 12057



Brug
INTERNATIONAL
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

NORDHAVNS-VÆRFTET A/s

KØBENHAVN

REDERI. OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

VINKE & CO

Shipowners - Shipbrokers

Agents of regular lines

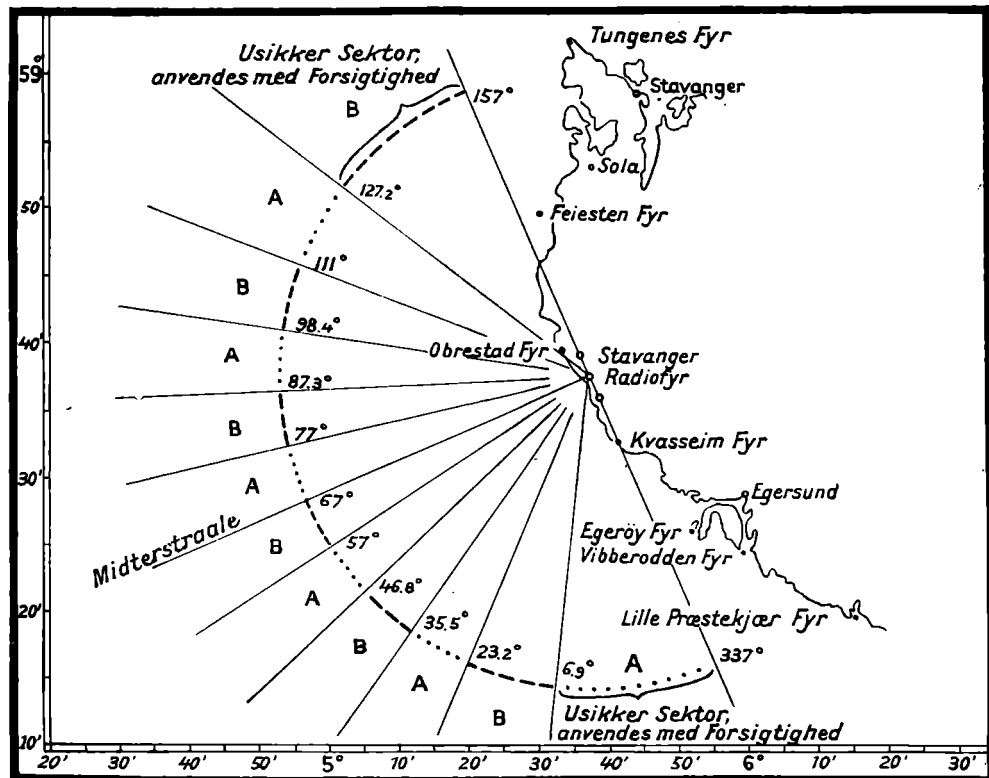
Telegrams:
Vinkoco

ROTTERDAM

Telephones:
21200 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Fig. 1
Stavanger Consol Radiofyr



Usikker Sektor,
anvendes med Forsigtighed

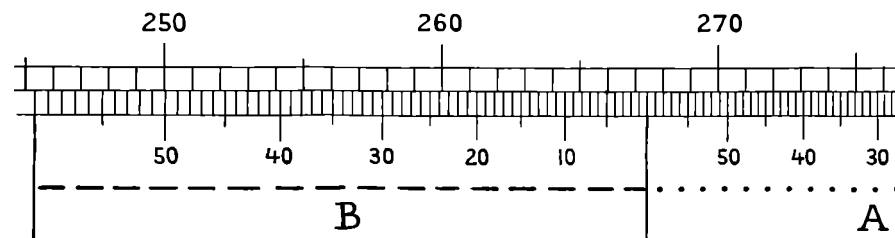
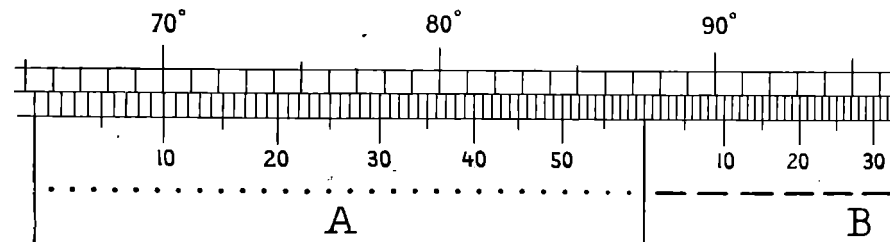
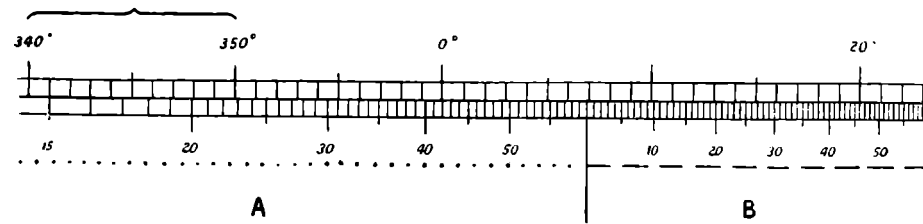


Fig. 2
 Stavanger Consol Radiofyr
 Pejling i Grader

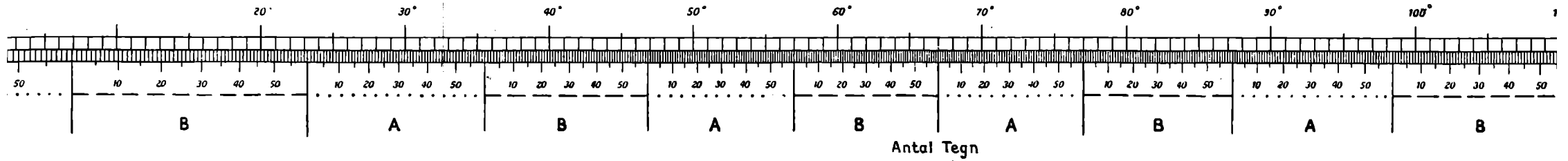


Fig. 3
 Bush Mills Consol Radiofyr NW-lige Sektor.
 Pejling i Grader

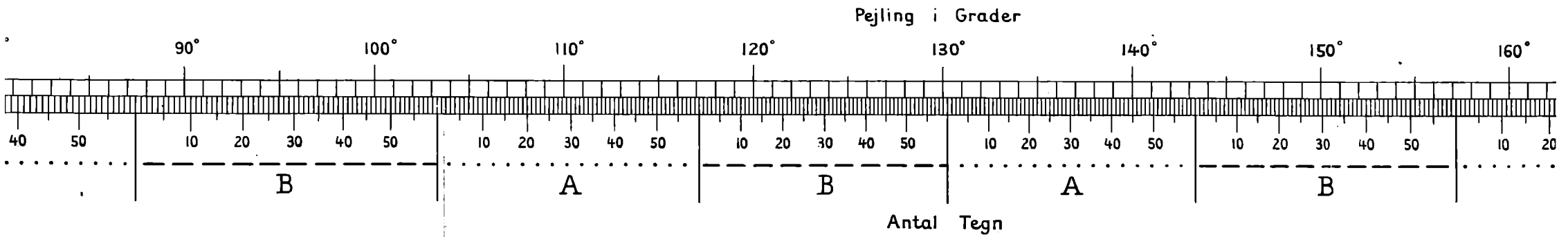


Fig. 4
 Bush Mills Consol Radiofyr SE-lige Sektor.
 Pejling i Grader

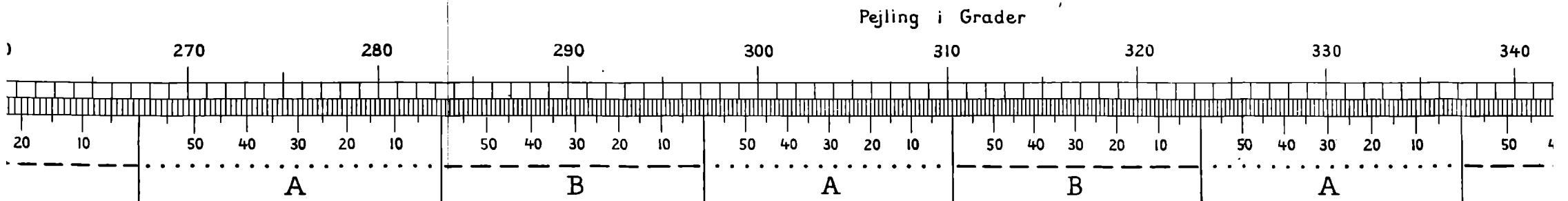


Fig. 2
 Stavanger Consol Radiofyr
 Pejling i Grader

*Usikker Sektor;
 anvendes med Forsigtighed*

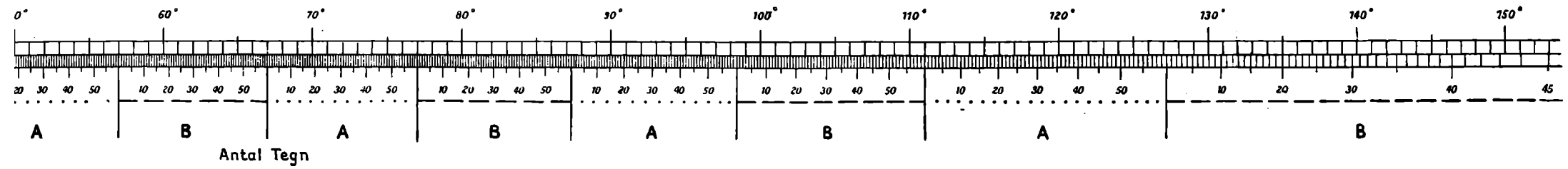


Fig. 3
 Sh Mills Consol Radiofyr NW-lige Sektor.

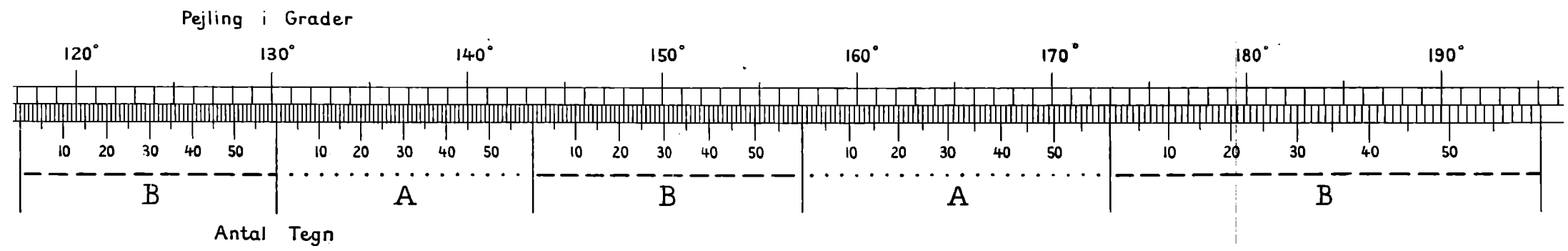
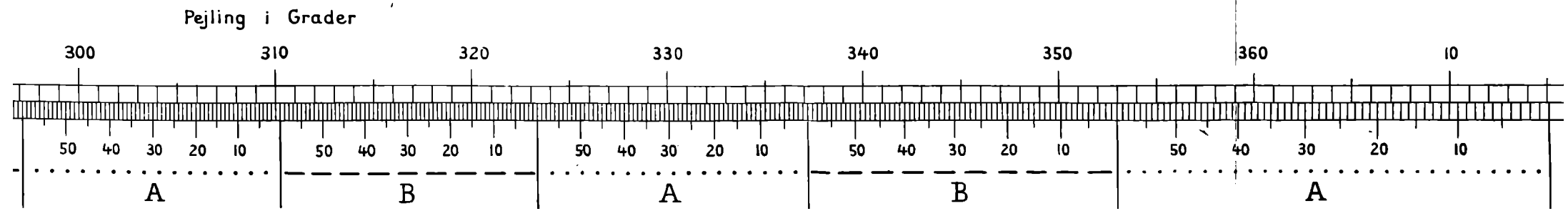


Fig. 4
 Sh Mills Consol Radiofyr SE-lige Sektor.



Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

63. Aargang.

København 17. Juli 1947.

Nr. 13.

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

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

Med dette Nr. følger:

- Corrections to Nemedri (ending 27. June 1947).
- Rutemeddelelse Nr. 90.
- Rutemeddelelse Nr. 91.
- Rutemeddelelse Nr. 92.
- Diagram Stavanger Consol.
- Diagram Bush Mills Consol.

I. Østersøen.

604. (T). Danmark. Østersøen. Langeland SW.-Kyst. Bagenkop Havn. Tilsanding. Advarsel.

Position. 54° 45',1 N. 10° 40',5 E.

Detaller. Skibe, der anløber *Bagenkop* Havn, skal holde c. 10 m klar af den W.-lige Mole paa Grund af en Tilsanding langs Molen fra Havnefyret og c. Halvvejen ind.

Publikationer: Danske Lods III, Side 249.
Havnelods, Side 44.

605. Danmark. Plantagenetgrund NNW. Vrag afmærket.

Tidligere E. f. S. Nr. 38/1461 1946.

Position. 54° 43' (07") N. 12° 42' (28") E.

Detaller. Vraget af Dampskibet *Poul Carl*, der er sunket i 17,8 m Vand paa ovennævnte Plads, og over hvilket mindste Dybde er 9,3 m, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 60 m SW. for Vraget

Kort Nr. 187 og 188.

606. Danmark. Østersøen. Bornholm E.-Kyst. Nekso Havn. Indsejlingsmærke forandret.

Position. 55° 03',7 N. 15° 08',7 E.

Detaller. Det høje Træ i det tidligere Indsejlingsmærke er forsvundet, hvorfor følgende Indsejlingsmærke maa benyttes:

„Venstre Kant af *Nekso* Kirke overet med højre Kant af E.-lige Molehoved“.

Publikationer. Danske Lods III, Side 292. Havnelods, Side 153.

607. Sverige. Kalmarsund. Grimskär. Somærke opført.

Position. c. 56° 39' 09" N. 16° 22' 25" E.

Detaller. En Baake, bestaaende af en hvid, firkantet Plade paa et Jernstativ er opført paa Pladsen for det tidligere, i 1942 nedrevne Fyr paa *Grimskär*. Baaken holdt overet med *Tärnör* Varde leder gennem 3,6 m Løbet W. for *Kalmarsunds djupränna*.

(U. f. s. Nr. 13/701. Stockholm 1947.)

608. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Furusundsleden. Furusund—Växlet Fyr. Fartbestemmelse.

Tidspunkt. I Tiden indtil Udgangen af Juli Maaned 1947.

Position. Undervandsskæret *Grynten*: 59° 37' 09" N. 18° 49' 19" E

Detaller. Under Arbejdet med Opførelse af et Fyr paa *Grynten* forbydes det maskinfremdrevne Skibe at passere Stedet med større Fart end 5 Knob. Overtrædelse af Forbudet vil blive straffet.

Under Passage af Stedet bør Skibene yderligere holde saa langt ud fra Arbejdspladsen, som Dybdeforholdene tillader.

Arbejdspladsen er om Natten afmærket med 2 lodret for hinanden ophængte Lanterner, der begge viser rødt, fast Lys, og som er anbragt paa den mod Sejllobet vendende Side af Arbejdspladsen; om Dagen anbringes samme Sted 1 rød Ballon

(U. f. s. Nr. 17/897. Stockholm 1947.)

609. Sverige. Ålands Hav. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 21. April—30. September 1947.

Position. Skydepladsen: c. 59° 56',5 N. 18° 55',3 E.

Detaller. Skydeøvelser foretages i nævnte Tid mod Sø- og Luftmaal fra *Väddö* Skydeplads umiddelbart S. for *Långören*, 5,9 Sm NW. for *Simpnäsklubb* Fyr Der skydes i N—SE.-lig Retning.

Fareomraadet, der strækker sig 11 Sm ud fra Skydepladsen, begrænses mod W. og S. af Linier, der fra Skydepladsen gaar i Retninger henholdsvis 349° og 120°.

(U. f. s. Nr. 17/895. Stockholm 1947.)

610. Sverige. Bottniske Bugt. Understen Fyr N. t. W. Varde opført.

Position. 60° 25',71 N. 18° 49',70 E.

Detaller. Paa Skæret *Klacken*, c. 9,5 Sm N. t. W. for *Understen* Fyr, er opført en sort og hvid, 3,5 m høj Varde med sort, firkantet Tavle. Varden benævnes *Klacken*.

(U. f. s. Nr. 26/1507. Stockholm 1947.)

611. Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvall. Redningsstation oprettet.

Position. c. 62° 23' N. 17° 18' E.

Detaller. I *Sundsvall* er paa ovennævnte Plads oprettet en Redningsstation med Raketapparat.

(U. f. s. Nr. 14/790. Stockholm 1947.)

612. Finland. Bottniske Bugt. Rahja Lasteplads. Oplysning om Dybde.

osition. c. 64° 13' N. 23° 42' E.

Detaller. *Rahja* Lasteplads kan anløbes af Skibe med indtil 4,6 m Dybgaende.

U. f. s. Nr. 9/161. Helsingfors 1947.)

613. U. S. S. R. Finske Bugt. Porkalaomraadet. Ledebaaker fyrbelyst.

Positioner. 1. *Fjårdgrund* Forbaake: 59° 56' 20" N. 24° 22' 45" E.

2. *Galjonsgrund* Bagbaake: 59° 56' 18" N. 24° 24' 31" E.

Detaller. 1. Paa *Fjårdgrund* Forbaake er anbragt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 1,5^s. Synsvidde: 10 Sm

2. Paa *Galjonsgrund* Bagbaake er anbragt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Synsvidde: 11 Sm.

Fyrene, der er overet i Pejling 91°,5, lyser begge i Pejlinger mellem 87°,5 og 95°,5. Fyrene holdes slukket om Vinteren.

(U. f. s. Nr. 8/152. Helsingfors 1947.)

614. Finland. Finske Bugt. Helsingfors—Kotka Sejløb. Ny Grund.

Position. Se nedenfor.

Detaller. En ny 6,3 m Grund er fundet E. for *Korvör* i *Helsingfors—Kotka* Sejløb. Grunden vil paa N.-Siden blive afmærket med en hvid Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost, der udlægges paa 60° 16' 18" N. 26° 12' 48" E.

Ved Grundens S.-Side vil senere blive udlagt en rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost.

(U. f. s. Nr. 9/160. Helsingfors 1947.)

615. U. S. S. R. Finske Bugt. Schepelev Fyr. Taagesignal ændret.

Position. 59° 59' 09" N. 29° 07' 42" E.

Detaller. Ved *Schepelev* Fyr paa den nævnte Plads er Taagesignalet ændret til: Klokke, To-Slag hver 5^m.

Kort Nr. 184.

(Russ. E. f. S. Nr. 7/277. Leningrad 1947.)

616. U. S. S. R. Finske Bugt. Seivästö Fyr forandret.

Position. 60° 11' 11" N. 29° 01' 53" E.

Detaller. *Seivästö* (*Styrsudd*) Fyr paa ovennævnte Plads er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 2,0^s, Mørke 3,0^s. Synsvidde: 15 Sm. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Iøvrigt er Fyret uforandret.

Kort Nr. 184.

(U. f. s. Nr. 2/29. Helsingfors 1947.)

617. U. S. S. R. Finske Bugt. Neva Floden Munding. Petrov Farvand. Vrag og Vragafmærkning fjernet.

Position. 59° 57' 35" N. 30° 10' 53" E.

Detaller. Det Vrag, som laa paa ovennævnte Plads, er fjernet og Vragafmærkningen (1 rødmalet, opadvendt En-Kost S. for Vraget og 1 hvidmalet, nedadvendt En-Kost N. for Vraget) er inddraget.

(Russ. E. f. S. Nr. 1534. Leningrad 1946.)

618. U. S. S. R. Soëto Sund. Pihlalaajd. Baake ødelagt.

Position. 58° 38',8 N. 22° 32',4 E

Detaller. Den forreste af de to Baaker paa ovennævnte Plads paa *Oen Pihlalaajd* er ødelagt.

Kort Nr. 182.

(Russ. E. f. S. Nr. 6/227. Leningrad 1947.)

619. U. S. S. R. Letland. Liepaja (Libau) Anduvning. Minefarligt Omraade formindsket.

Tidligere E. f. S Nr. 1/2 1947.

Position. Se nedenfor

Detaller. Det i ovennævnte E. f. S. under *XVI* nævnte minefarlige Omraade udfor *Liepaja* (*Libau*) er formindsket og ligger nu mellem Breddeparallelernerne 56° 06',5 N. og 56° 49',5 N. samt mellem Kysten og Meridianen 20° 31',8 E.

(U. f. s. Nr. 2/48. Helsingfors 1947.)

620. U. S. S. R. Pillau N. Vrag.*Position.* 54° 41' 59" N. 19° 54' 03" E.*Detaller.* Paa ovennævnte Plads findes et Vrag, hvorover Dybden er 0,9 m.*Kort* Nr. 200 og 181.

(N. t. M. Nr. 570. London 1947.)

621. Polen. Danzig Bugt. Minefarligt Omraade formindsket.*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/2 1947.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det minefarlige Omraade, der i ovenanførte E. f. S. er betegnet: IX, Danzig Bugt, er nu formindsket, idet den Del af Omraadet, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter a)–j), er frigivet. Inden for det frigivne Omraade maa det dog iagttages, at der ikke fra Skibet slæbes Redskaber, der naar Bunden, f. Eks. Wirer eller lignende, ligesom Sejlads med Undervandsbaade er forbudt i Omraadet.

Frigivet Omraade:

- a) 55° 05',0 N. 19° 39',0 E.
- b) 54° 58',0 N. 19° 39',0 E.
- c) 54° 38',5 N. 19° 39',6 E.
- d) 54° 37',6 N. 19° 29',6 E.
- e) 54° 30',8 N. 19° 36',2 E.
- f) 54° 25',8 N. 19° 13',7 E.
- g) 54° 34',9 N. 18° 44',4 E.
- h) 54° 36',2 N. 18° 55',3 E.
- i) 54° 50',0 N. 18° 55',3 E.
- f) 55° 05',0 N. 18° 09',5 E.

(U. f. s. Nr. 2/50. Helsingfors 1947 og N. t. M. Nr. 7/39. Gdynia 1947.)

622. Polen. Gdynia Havn. Bassin Nr. III. Havnefyr tændt.*Position.* 54° 31' 58" N. 18° 33' 09" E.*Detaller.* Paa Hjørnerne af *Pier II* (N.-lige) ved *Skarbopol* Kajen er tændt 2 Havnefyr, der viser hvidt, fast Lys — et paa hvert Hjørne. 5 m høje Træpæle.

(N. t. M. Nr. 6/35. Gdynia 1946.)

623. Polen. Pommerske Bugt. Swinemünde Anduvning. Vrag.*Position.* 54° 00' 42" N. 14° 19' 42" E.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket 1 Mast rager op af Vandet, ligger paa den angivne Plads.*Kort* Nr. 201.

(N. f. S. Nr. 4/141 Hamburg 1947.)

624. Pommern. Pommerske Bugt. Swinemünde Anduvning. Vragafmærkning.*Position.* Vrags Plads c. 53° 58',3 N. 14° 16',2 E.*Detaller.* Vraget paa ovenstaaende Plads er afmærket som følger:

- a) Grønmalet Lystønde med W.-Topbetegnelse tæt W. for Vraget. Lystønden viser grønt Lys med En-Fmk. hver 4^s.
Synsvidde 0,3 Sm.
- b) Grønmalet Lystønde med E.-Topbetegnelse tæt E. for Vraget. Lystønden viser grønt Et-Blk. hver 6^s.
Synsvidde 0,3 Sm.
- c) Grønmalet Lystønde med N.-Topbetegnelse tæt N. for Vraget. Lystønden viser grønt Et-Blk. hver 6^s.
Synsvidde 0,3 Sm.

Kort Nr. 201.

(N. f. S. Nr. 15/725 Hamburg 1947.)

625. Tyskland. Darsser Ort SW. Vrag.*Position.* 54° 27' 35" N. 12° 24' 00" E.*Detailler.* Paa ovennævnte Plads findes et Vrag, af hvilket intet ses over Vandet.

Mindste Dybde over Vraget er 3,7 m.

Kort Nr. 186, 187.

(N. f. S. Nr. 4/143 Hamburg 1947.)

626. Tyskland. Travemünde Anduvning.1. *Position.* Travemünde Hovedfyr. 53° 57' 45" N. 10° 53' 00" E*Detailler.* 1,75 Sm 19° fra ovennævnte Fyr findes Sten.2. *Position.* 1,3 Sm 57° fra ovennævnte Fyr.*Detailler.* Et farligt Vrag findes paa ovennævnte Plads.

Kort Nr. 186 og 126.

(N. t. M. Nr. 1188. London 1947.)

627. Tyskland. Kieler Bugt. Femern NW. Vrag.*Position.* 54° 36' 36" N. 10° 49' 30" E.*Detailler.* Paa ovennævnte Plads ligger Vraget af *Amstel*, af hvilket en Mast rager op over Vandet. Vraget er afmærket med to Vragbøjer.

Kort Nr. 185 og 186.

(N. f. S. Nr. 9/460. Hamburg 1947.)

628. Tyskland. Kieler Bugt. Howacht Bugt. Vrag.*Position.* c. 54° 26',1 N. 10° 41',3 E.*Detailler.* Paa denne Plads er *R 118* sunket. Vraget er afmærket med en Tønde med grøn og gul Ballon.

Kort Nr. 185 og 186.

(N. f. S. Nr. 4/144. Hamburg 1947.)

629. Tyskland. Kieler Bugt. Oplysninger om Vrag og Vragafmærkning.I. *Position.* Vrag: 54° 30' 46" N. 10° 23' 44" E.*Detailler.* Dybden over det oven nævnte Vrag, der var angivet til 2,7 m, er nu forøget til 4,6 m.II. *Position.* Vrag: 54° 27' 50" N. 10° 16' 19" E.*Detailler.* Vraget paa sidst nævnte Plads, over hvilket Dybden var angivet til 10 m, er fjernet. Vragtønden tæt N. for Vraget er inddraget.

Kort Nr. 185.

(N. t. M. Nr. 439. London 1947.)

630. Tyskland. Kieler Bugt. Kiel Fyrskib ESE. Oplysning om Vrag.*Tidligere E. f. S. Nr. 26/1051 1946 udgaar.**Rettet Position.* 54° 29' 49" N. 10° 20' 12" E.*Detailler.* Paa ovennævnte Plads tæt S. for Rute 1 ligger Vraget af *MFP 390* i SSW.-lig Retning. Vraget er ikke afmærket. Mindste Dybde over Vraget angives nu at være 12,1 m.

Kort Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 45/1664. Hamburg 1946.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**631. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyr midlertidig forandret.***Tidligere E. f. S. Nr. 7/459 1947.**Position.* 56° 02' (06") N. 12° 37' (18") E.*Detailler.* Fyret paa *Helsingør* Havn N.-lige Molehoved viser indtil videre grønt, fast Lys.

(Fyrdirektoratets Situationsoversigt 11/7 47.)

632. Danmark. Sundet. Kronborg S. t. E. Vrag forgæves eftersøgt.

Position. Kronborg Fyr 56° 02' 22" N. 12° 37' 36" E.

Detaller. Vraget af Fiskerkutteren „Inga“, der er rapporteret sunket c. 1½ Sm S. t. E. for Kronborg i E.-Kanten af den grønne Vinkel, er forgæves eftersøgt.

(Fyrdirektoratets Situationsoversigt 11/7 47.)

633. Danmark. Sundet. Saltholm SSW. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1431 1946.

Position. 55° 34' 36" N. 12° 44' 15" E.

Detaller. Vraget af Motorgalease *Ternen* er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

634. Sverige. Sundet. Landskrona Indsejling. Pilhaken og Norra Haken Lystønder genudlagt.

Positioner. *Pilhaken* Lys- og Klokketønde: c. 55° 53' N. 12° 47' E.

Norra Haken Lystønde: c. 55° 52' N. 12° 48' E.

Kort Nr. 131 og 130.

(U. f. s. Nr. 18/977. Stockholm 1947.)

635. Sverige. Sundet. Västerflacket Lystønde og Grollegrund Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Positioner. *Västerflacket* Lystønde: c. 55° 51' N. 12° 46' E.

Grollegrund Lys- og Fløjtetønde: c. 56° 06' N. 12° 35' E.

Kort Nr. 132 og 130.

(U. f. s. Nr. 18/1033. Stockholm 1947.)

636. (T). Sverige. Sundet. Höllviken. Fyr erstattet med Lystønde.

Position. 55° 26' 52" N. 12° 54' 19" E.

Detaller. *Falsterbokanalen* Nr. 8 Fyr er ødelagt af Isen og fjernet. En sortmalet Lystønde, der har samme Fyrkarakter som det ødelagte Fyr, er udlagt i Stedet for dette.

Kort Nr. 132 og 130.

(U. f. s. Nr. 19/1107. Stockholm 1947.)

637. Danmark. Store-Bælt. Sprogø N. Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 47/1881 1946.

Position. 55° 24' 13" N. 10° 57' 36" E.

Detaller. Vraget af M/S *Edith Als* af Odense, der er sunket i 24,9 m Vand paa ovennævnte Plads, og over hvilket mindste Dybde er 7,0 m, er afmærket med en Vragvager med 2 Flag, udlagt c. 100 m ENE. for Vraget.

Kort Nr. 141 og 140.

638. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Undervandshindring.

Position. c. 54° 49',7 N. 9° 50',0 E., 5—600 m 135° fra Lys- og Klokketønden, mærket 7 (Rute 8, Punkt 7).

Detaller. Paa nævnte Plads har et Fiskerfartøj med Nettet faaet Hold i en Hindring hvorved Nettet gik tabt. Nærmere Efterretning følger.

(N. f. S. Nr. 3/106. Hamburg 1947.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

639. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib. Nakkehoved Fyr. Oplysning om Radiofyr.

Positioner. Gilleleje Flak N. Fyrskib: c. 56° 10',3 N. 12° 17',7 E.

Nakkehoved Fyr: c. 56° 07',2 N. 12° 20',8 E.

Detaller. Bestemmelsen om, at *Nakkehoved* Radiofyr træder i Virksomhed som Reserve, naar *Gilleleje Flak N. Fyrskib* er inddraget, ændres til, at nævnte Radiofyr træder i Virksomhed, naar *Gilleleje Flak N. Radiofyr* er ude af Funktion.

Publikationer. Danske Lods II, Side 157. Danske Lods III, Side 16. Fyr-Fort. Nr. 2032 og 2033.

640. Danmark. Isefjorden. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

Position. Alholm: c. 55° 55' N. 11° 54' E.

Paa Skydeterrænet ved *Jægerspris* afholdes der den 15. Juli—17. Juli og 21. Juli—26. Juli hver Dag fra Kl. 0900—1600, 28. Juli—1. August, 4. August—8. August, 11. August—14. August, 20. August, 25. August—29. August og 2. September—5. September hver Dag fra Kl. 0900—1500, 8. September—20. September undtagen Søndag den 14. September, hver Dag fra Kl. 0900—1500 Skydning over Søomraadet i Isefjorden indenfor følgende Grænser:

Fra *Hornsherreds* Kyst stik E. for *Alholms* S.-Spids—S.-Spidsen af *Alholm*, herfra stik W. til 1,8 km fra *Alholms* S.-Spids, herfra c. 3,3 km til et Punkt c. 9,8 km W. for *Louiseholm*, stik S. c. 2,7 km, og herfra til Kysten c. 1200 m W. for *Hulevang Gd.*

Søomraadet er ikke afmærket, men under Skydningerne er der om Dagen hejst *Spunsflag* paa *Kroblingebakke*, paa en Mast c. 1100 m S. for *Nissebakke* og paa en Mast c. 400 m N. for *Nissebakke*.

Sikkerhedshøjde i Tiden 8. September—20. September: 2 km.

I øvrige Periode: 200 m.

641. (T). Danmark. Isefjord. Holbæk. Skydeøvelser.

I Tidsrummet 28. Juli—2. August d. A., begge Dage inkl., vil der paa alle Hverdage fra Kl. 1000—1600 blive afholdt Skydning med Kanon fra Stranden paa *Tuse Næs* c. 1 km E. for *Horby* Færgekro mod *Kirsebærholm*, 3 km E. for *Holbæk*.

Under Skydningerne er Ophold forbudt paa et Omraade begrænset af følgende Linier:

N.-lige Begrænsning:	55° 44' 30" N. Brd. (E.—W. gennem <i>Lindholms</i> Midte).
S.-lige	— : 55° 43' N. Brd. (E.—W. gennem <i>Dragerup</i>).
W.-lige	— : 11° 44' E. Lgd. (N.—S. gennem <i>Ronnen</i>).
E.-lige	— : 11° 50' E. Lgd. (N.—S. gennem <i>Lindholm</i>).

Naar der skydes, hejses et *Spunsflag* (hvidt med rød Spuns) og en Kugle paa Mast umiddelbart SE. for *Kirsebærholmen*.

642. Danmark. Kattegat. Sejerø Fyr NW. t. N. Vragafmærkning inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/197 1947.

Position. 55° 57' 18" N. 11° 02' 08" E.

Detaller. Vragvageren, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag af M/S *Lopra*, er inddraget.

643. Danmark. Kattegat. Hov Havn. Fyrtaarn forandret.

Detaller. Hov Havn Fyrtaarn, der tidligere var graat, er nu hvidt med et rødt Bælte.

Publikationer. Danske Lods II, Side 187. Havnelods, Side 101. Fyr-Fort. Nr. 336.

Position. 55° 54' 39" N. 10° 15' 37" E.

644. Danmark. Kattegat. Kalo Vig. Spærret Omraade udvidet. Afmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 42/1953 1945 og 2/229 1947, § 1, I, B 3.

Positioner. a) 56° 12' (24") N. 10° 18' (29") E.
 b) 56° 13' (22") N. 10° 19' (33") E.
 c) 56° 12' (57") N. 10° 20' (36") E.
 d) 56° 12' (04") N. 10° 19' (24") E.
 e) 56° 12' (32") N. 10° 20' (00") E.

Detaller. 1. Det spærrede Omraade i Farvandet mellem *Skerring Strand* og *Skodshoved* begrænses nu af Linier gennem ovennævnte Punkter, hvor der i hvert Punkt er udlagt 1 sort Stage med Undtagelse af Punkt e, hvor der er udlagt en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost.
 2. *Skodshoved Flak W.* røde Stage med 1 opadvendt Kost er flyttet til Pladsen: 56° 12' (32") N. 10° 20' (18") E.
 3. Samtidigt er de to sorte Stager i det tidligere spærrede Felts NE.-Side og S.-Side inddraget.
 4. Af de i sin Tid i Feltets NW.-Side udlagte 9 Fortøjningsbøjer er den S.-ligste bortdrevet; de øvrige 8 Fortøjningsbøjer staar paa Plads.

Kort Nr. 112 og 103.

645. Danmark. Kattegat. Tangen NE. Vrag.

Position. c. 56° 46',3 N. 11° 03',5 E.

Detaller. Vraget af minesprængt M/S *Rota* af *Aalborg* er sunket paa ovennævnte Plads. Vragets Mast rager op over Vandet.

646. Danmark. Kattegat. Skagen Radiofyr bibeholdes som Reserve.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/314 og 6/428 1947.

Position. *Skagen Fyr*: 57° 44' 09" N. 10° 38' 03" E.

Detaller. Radiofyret, der midlertidigt blev oprettet ved *Skagen Fyr* til Brug for Sejlads under Isforhold, vil blive bibeholdt som Reserve for *Skagens Rev* Fyrskibs Radiofyr, naar dette af en eller anden Aarsag er ude af Funktion, eller naar Fyrskibet er inddraget.

Publikationer. Danske Lods II, Side 39 og 41. Fyr.-Fort. Nr. 76, 77, 2020 og 2020 A.

647. Danmark. Kattegat. Jyllands E.-Kyst. Ophævelse af Forbud mod Fiskeri med Bundslæbevaad.

Forbudet mod Fiskeri med Bundslæbevaad i *Kattegat* ud for *Jyllands E.-Kyst* fra Linien *Skagens gamle Kirke* overet med *Gammel Skagens Baake* mod N. til en Linie fra *Ørhage* til *Gniben* mod S. indenfor en Afstand af 2 Sm fra Kysten er ophævet.

(Lovtidendo A 1947, Nr. 182.)

648. (S) Sverige. Kattegat. Midlertidigt udlagt Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/379 1947 udgaar.

Position. 57° 03',8 N. 12° 06',0 E.

Detaller. Lys- og Fløjtetønden 4,8 Sm 249° fra *Subbebergets Fyr*, S. for *Varberg*, er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

(U. f. s. Nr. 17/918. Stockholm 1947.)

649. (S) Sverige. Kattegat. Klockfotsrevet Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Position. c. 57° 17' N. 11° 53' E.

(U. f. s. Nr. 17/919. Stockholm 1947.)

650. (S) Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib genudlagt.

Position. c. 57° 34' N. 11° 36' E.

(U. f. s. Nr. 17/946. Stockholm 1947.)

651. (P). Sverige. Kattegat. Vinga. Vinga, Vinga övre og Vinga nedre Fyr elektrificeres. Taagesignal forandres. Vinga nedre Fyr flyttes.

Tidspunkt. I Løbet af Aaret 1947.

Positioner. a) c. 57° 38' N. 11° 36' E.

b) c. 57° 38' N. 11° 37' E.

Detaller. a) *Vinga* Fyr vil blive elektrificeret, hvorved dets Lysstyrke forøges. Lysblinkenes Varighed formindskes samtidigt fra 4^s. til c. 2^s.

Den nuværende Taagesirene ved Fyret skal ombyttes med en Nautofon, der vil give Tre-Toner hver 60^s.

b) *Vinga övre* og *Vinga nedre* Fyr vil ligeledes blive elektrificerede, hvorved Fyrkarakteren ændres til rødt, synkroniseret Lys med En-Formørkelse hver 4^s.

I Forbindelse med Elektrificeringen vil *Vinga nedre* Fyr blive ombygget og flyttet c. 50 m mod W. i Fyriniens Retning. Fyrbygningen vil efter Ombygningen være et hvidt Fyrhus.

Kort Nr. 101, 100 og 92. Danske Lods II, Side 200.

(U. f. s. Nr. 17/920. Stockholm 1947.)

652. Sverige. Kattegat. Pater Noster Fyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/383 1947.

Position. c. 57° 54' N. 11° 28' E.

Detaller. Ved *Pater Noster* Fyr er Fyrkarakteren forandret til hvidt Et-Blink hver 30^s, Blink 8^s, Mørke 22^s. Samtidigt er Fyrets Lysstyrke forøget.

Kort Nr. 101, 100 og 92.

Publikationer. Danske Lods II, Side 199.

(U. f. s. Nr. 13/706. Stockholm 1947.)

653. Sverige. Kattegat. Paternoster WSW. Dynan Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/465 1947.

Position. 58° 03' 19" N. 11° 29' 50" E.

Kort Nr. 101 og 100.

(U. f. s. N 18/1034. Stockholm 1947.)

654. Danmark. Limfjorden. Løgstør Lystønde W. Undervandshindring rapporteret.

Position. c. 56° 57,5' N. 9° 06,0' E., c. 2 Sm W. for *Løgstør* Lystønde.

Detaller. En Fiskerbaad rapporterer at have paa sejlet en Undervandshindring paa ovennævnte Plads.

655. Skagerrak. Arendal ESE. Omraade for Udkastning af Ammunition.

Tidspunkt. c. 26. Maj—Begyndelsen af Juli 1947.

Positioner. A. 58° 14' N. 9° 27' E.

B. 58° 16' N. 9° 27' E.

C. 58° 19' N. 9° 40' E.

D. 58° 17' N. 9° 40' E.

Detaller. Inden for Linien gennem Punkterne A, B, C og D, dog ikke i Nærheden af det gennem Omraadet gaaende Kabel, vil i ovennævnte Tidsrum blive sænket forskellige Skibsskrog, lastet med Ammunition og Sprængstoffer.

(Connavforger, 7. Maj 1947.)

656. Sverige. Skagerrak. Persgrunden Lys- og Fløjtetønde og Grisbådarna Lys- og Klokketønde genudlagt.

Positioner. a) *Persgrunden* Lys- og Fløjtetønde: c. 58° 42' N. 10° 51' E.

b) *Grisbådarna* Lys- og Klokketønde: c. 58° 53' N. 10° 50' E.

Kort Nr. 92.

(U. f. s. Nr. 19/1057. Stockholm 1947.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

657. Norge. Grip. Brathårskollen. Nyt Radiofyrr.

Position. 63° 14',0 N. 7° 37',0 E.

Detailler. I Grip Fyrr paa ovennævnte Plads er installeret et nyt Radiofyrr. Bølgelængde: 297,5 kc/s (1008 m). Type A 2. Tonehøjde: 435 p/s.

Signalet:

1. Bogstaverne LMV 2 Gange med c. 1 ^s . Mellemrum.....	13,4 s.
2. Pause.....	1,0 s.
3. 9 Streger à 4,4 ^s . med 0,3 ^s . Mellemrum.....	42,0 s.
4. Pause.....	3,6 s.
5. Bogstaverne LMV.....	6,2 s.
6. Pause.....	1,0 s.
7. En lang Streg.....	15,9 s.
8. Pause.....	1,0 s.
9. En lang Streg.....	15,9 s.
10. Pause.....	1,0 s.
11. Bogstaverne LMV.....	6,2 s.
Signalets Varighed.....	1 ^m . 47,2 s.
Pause.....	4 ^m . 12,8 s.
Periode.....	6 ^m . 0 s.

Sendetider: Ovenstaaende Signal gives kun i usigtbart Vejr, nemlig ved det 0 — 6 — 12^m. o. s. v. Rækkevidde: 50 Sm. Radiofyret er traadt i Virksomhed.

Kort Nr. 90.

658. Norge. Moss. Verlebukta Fyrr. Nyt Taagesignal.

Position. 59° 25',6 N. 10° 39',5 E.

Detailler. Ved Verlebukta Fyrr paa ovennævnte Plads er oprettet et elektrisk Taagesignal (Nautofon), der giver Tre-Stød hver 20^s, Stød 2^s, Pause 2^s, Stød 2^s, Pause 2^s, Stød 2^s, Pause 10^s.

659. (T). Nordsoen. Helgoland. Düne. Bombeøvelser. Advarsel.

Position. Helgoland. c. 54° 11' N. 7° 53' E.

Som Følge af, at der Dag og Nat af R. A. F. afholdes Øvelser med Nedkastning af Bomber over Helgoland og Øen Düne advares alle Skibe og Luftfartøjer mod, indtil nærmere Meddelelse fremkommer, at komme indenfor en Afstand af 2 Sm af Øerne.

(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

660. Island S.-Kyst. Vestrahorn. Radiobaake flyttet.

Position. 64° 15' 10" N. 15° 00' 00" W.

Vestrahorn Radiobaake er flyttet c. 1,5 Sm SW. efter til ovennævnte Plads.

Kort Nr. 30, 70 og 25.

(N. t. M. Nr. 22/2716. Washington 1947.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

661. Corsica S.-Kyst. Cape Pertusato. Fyrr forandret.

Position. 41° 22' (00") N. 9° 11' (10") E.

Detailler. Cape Pertusato Fyrr paa ovennævnte Plads er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink. To-Blink hver 5^s.

(N. t. M. Nr. 1694. London 1947.)

662. Grækenland. Saloniki Bugt. Panomi Point. Lystønde forandret.

Position. 40° 21' (10") N. 22° 54' (35") E.

Detailler. Lystønden ud for Panomi Point paa ovennævnte Plads er forandret til at vise hvidt Hurtigblink.

(N. t. M. Nr. 1771. London 1947.)

663. Grækenland. Saloniki Havn og Anduvning. Oplysning om Fyr og Afmærkning.

1. *Position.* 40° 34' (55") N. 22° 56' (55") E.
Detailler. *Mikra Point* Fyr paa ovennævnte Plads er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 45^s. Synsvidde: 11 Sm.
2. *Position.* 40° 37' (25") N. 22° 55' (55") E.
Detailler. Lystønden paa ovennævnte Plads er ombyttet med en hvid Spidstønde.
3. *Position.* 40° 29' (50") N. 22° 48' (20") E.
Detailler. Lystønden paa ovennævnte Plads er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 1^s.
4. *Position.* 40° 34' (55") N. 22° 55' (45") E.
Detailler. Den røde Spirtønde ud for *Mikra Point* paa ovennævnte Plads er inddraget.
(N. t. M. Nr. 1770. London 1947.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**664. Norge. Stavanger S. Varhaug. Stavanger Consoi Radiofyr.**

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1446 og 46/1859 1946.

Position. Centralmasten: 58° 37' 30" N. 5° 37' 45" E.

Detailler. I. Ved *Varhaug* Jernbanestation er opført et Radiofyr, *Stavanger Consol* Radiofyr. Radiofyret har 3 Stykker 50 m høje Gittermaster, anbragt i en 157°—337° gaaende Linie med indbyrdes Afstand af 2703 m. Type: A 1 (C W). Frekvens: 319 kc/s (940 m).
Kaldesignal: *LEC*.

Signalet er

A. Alm. Udsendelse:

- | | |
|--|-------------------|
| 1. Bogstaverne <i>LEC</i> | 6 ^s . |
| 2. Kontinuerlig Udsendelse (1 lang Streg)..... | 50 ^s . |
| 3. Pause..... | 3 ^s . |

B. Retningsbestemt Udsendelse:

- | | |
|---|--------------------|
| 1. En Prik af 1/6 ^s . Varighed eller 1 Streg af 5/6 ^s . Varighed hvert 1 ^s . . . | 60 ^s . |
| (Det Antal Prikker og Streger, der modtages, afhænger af Modtagerens Position). | |
| <i>Signalets</i> Varighed | 119 ^s . |
| Pause..... | 1 ^s . |
| Periode..... | 120 ^s . |

Sendetider: Kontinuerlig Udsendelse Døgnet rundt.

Rækkevidde: c. 850—1300 Sm.

Mindste Afstand for Retningsbestemmelse: c. 22 Sm.

II. Almindelige Beskrivelse af Consol Radiofyrets Virkemaade.

Consol Radiofyret bestaar af 1) et cirkulært Radiofyr, der udsender samme Signal i alle Retninger og 2) et Retningsradiofyr, der udsender forskellige Signaler i forskellige Retninger. Udsendelsen fra de to Slags Radiofyr sker vekselvis som ovenfor under Afsnit I anført.

Udsendelserne fra det cirkulære Radiofyr er beregnet til Pejlinger af Radiofyret paa sædvanlig Maade ved Hjælp af Radiopejlapparat. (Da Radiofyret sender C W. (uden Tone), maa Radiopejlapparatet dog være forsynet med Tilbagekobling eller Interferensoscillator).

Udsendelserne fra Retningsradiofyret kan bruges til paa store Afstande at faa nøjagtig Pejling af Radiofyret, naar man kender den omtrentlige Retning til dette. Denne omtrentlige Retning kan f. Eks. faas ved en Radiopejling paa sædvanlig Maade af det cirkulære Radiofyr.

Et Diagram over Retningsradiofyrets Udsendelser er vist paa Fig. 1; Diagrammet angiver Udsendelsens Begyndelsesøjeblik. Fra Radiofyrets Centralmast er vist 12 Sektorer, skiftevis mærket *A* og *B*; Skillelinierne mellem Sektorerne benævnes „Straaler“. I Radiofyrets „Midterstraale“ har man Radiofyret i Pejling 67°. De 5 Sektorer paa hver Side af „Midterstraalen“ (altsaa ialt 10 Sektorer) er anvendelige til Radiopejling; af disse omfatter de to nærmest „Midterstraalen“ hver 10°, medens Resten er bredere,

jo længere de er placeret fra „Midterstraalen“. Tilsammen omfatter de 10 anvendelige Sektorer 120° . De to yderste Sektorer (1 paa hver Side), der er betydeligt bredere end de førnævnte 10 Sektorer, er usikre, og Pejlingerne herfra maa kun benyttes med særlig Forsigtighed.

Fra Retningsradiofyret udsendes, som anført under Afsnit I (Signalet), dels 60 Prikker hvert 1^m , dels 60 Streger hvert 1^m . Prikkerne udsendes i de med *A* mærkede Sektorer, Stregerne i de med *B* mærkede Sektorer.

Som ovenfor nævnt angiver Diagrammet - og derfor ligeledes Beskrivelsen heraf — Begyndelsesøjeblikket af Retningsradiofyrets Udsendelse. Under selve Udsendelsen drejer alle Sektorer sig *med Uret* med konstant Hastighed og med en saadan Fart, at hver Sektor ved Slutningen af Udsendelsens Periode (1^m) nøjagtigt dækker den i Diagrammet angivne følgende Sektor. Hvor der ved Udsendelsens Begyndelse (som angivet i Diagrammet) udsendes Prikker, vil der derfor ved Udsendelsens Slutning blive udsendt Streger (og omvendt).

Befinder man sig for Eks. i en *A*-Sektor, vil man i Udsendelsens Begyndelse høre Prikker; naar „Straalen“, der adskiller *A*-Sektoren fra den følgende *B*-Sektor, under Systemets Drejning *med Uret* har passeret Stedet, hvor man befinder sig, høres derefter Streger indtil Slutningen af Udsendelsesminuttet. Langs selve „Straalen“ flyder Prikker og Streger sammen til et ubrudt Signal.

Resumé:

1. Varigheden af Retningsradiofyrets Udsendelse er 60^s .
2. Ved Udsendelsens Begyndelse udsendes Signalerne (Prikker og Streger) fra Retningsradiofyret som vist paa Diagrammet, Fig. 1 (Prikker i *A*-Sektorerne, Streger i *B*-Sektorerne).
3. Under selve Udsendelsen drejer Sektorerne sig *i Urviserens Retning* med en Hastighed af 1 Sektor i 60^s . (Da Sektorerne er af forskellig Bredde, er den Hastighed, hvormed de forskellige Sektorer drejer sig, ikke ens).

III. Fremgangsmaaden ved Retningsbestemmelse.

Naar man skal benytte Retningsradiofyrets Signaler til Pejling, er det nødvendigt at vide, i hvilken Sektor man befinder sig. Dette kan, som før nævnt, ske ved Hjælp af Pejling med almindeligt Radiopejlapparat til det cirkulære Radiofyret.

Befinder man sig nu f. Eks. i en af *A*-Sektorerne, i hvilken der ifølge ovenstaaende først udsendes Prikker, bestemmer man Pejlingen til Radiofyret paa den Maade, at man tæller det Antal Prikker, der høres fra Udsendelsens Begyndelsesøjeblik indtil „Straalens“ Passage, hvilket markeres ved, at Udsendelsen skifter fra Prikker til Streger. Antallet af Prikker, der udsendes i Tidsrummet fra Begyndelsesøjeblikket til „Straalens“ Passage, svarer til Tidsforløbet i Sekunder. Til Hjælp ved Bestemmelsen kan man nu anvende det i Fig. 2 viste Diagram, der angiver Pejlingen i Grader, svarende til det Antal Prikker eller Streger, der er hørt siden Begyndelsesøjeblikket, eller til den tilsvarende Tid i Sekunder.

Lad os f. Eks. antage, at man befinder sig i *A*-Sektoren mellem Pejlingerne $46^\circ,8$ og $57^\circ,0$, samt at man har talt 10 Prikker, inden Signalet skifter til Streger. Da Sektorerne drejer sig *med Urviseren*, passerer man altsaa af „ $46^\circ,8$ -Straalen“ 10^s efter Begyndelsesøjeblikket for Retningsradiofyrets Udsendelse. Af Diagrammet, Fig. 2, finder man, at 10^s fra „ $46^\circ,8$ -Straalen“ svarer til Gradtallet $48^\circ,5$, hvilket da er Pejlingen til Radiofyret.

Naar man befinder sig i en af *B*-Sektorerne, er Fremgangsmaaden ganske som ovenfor beskrevet, idet man da blot tæller Streger i Stedet for Prikker.

Befinder man sig paa Grænsen („Straalen“) mellem 2 Sektorer, høres enten kun Prikker eller kun Streger. Befinder man sig midt i en Sektor, høres lige mange Prikker og Streger.

Resumé:

1. Man bestemmer ved Radiopejling paa sædvanlig Maade, i hvilken Sektor man befinder sig.
2. Man tæller det Antal Tegn (Prikker eller Streger), som høres fra Begyndelsesøjeblikket for Retningsradiofyrets Udsendelse, indtil Signalet skifter. Hvert Tegn svarer til Tidsløbet 1^s .
3. Ved Hjælp af Diagrammet Fig. 2 finder man Pejlingen til Radiofyret ved fra „Straalen“ (paa Diagrammet) nærmest S. for sin Position at afsætte Tidsforløbet i

Sekunder til højre (underste Inddeling) og derpaa aflæse det tilsvarende Gradantal (paa øverste Inddeling).

Den teoretiske Nøjagtighed for denne Pejlemetode kan findes ved at dividere Sektorbredderne (i Grader) med 60. Inden for de to Sektorer nærmest Midterstraalen er Nøjagtigheden saaledes $10/60^\circ = 1/6^\circ$.

Anmærkning. I Praksis har det vist sig, at Straalerne ikke er helt skarpt afgrænsede, idet flere Prikker eller Streger i „Straalens“ Nærhed høres uklart eller slet ikke. Man bør derfor under Observationen tælle baade Prikker og Streger i hele Perioden (60 s.).

Har man f. Eks. ialt talt 54 Prikker og Streger, betyder det, at $\frac{60-54}{2} = 3$ Tegn af hver Slags er gaaet tabt; man maa derfor lægge dette Antal til det først fundne Antal Tegn af den Slags, hvormed Udsendelserne paabegyndes i paagældende Sektor. Var dette f. Eks. 31, bliver Sekundtallet $31 + 3 = 34$, som er det Tal, man skal benytte for paa Diagrammet Fig. 2 at kunne udtage den rigtige Pejling.

(K. f. F. Nr. 11. Oslo 1946. U. f. s. Nr. 40/2394. Stockholm 1946.

N. f. S. Nr. 45/1701. Hamburg 1946).

665. Irland N. Kyst. Bush Mills Consol Radiofy.

Position. 55° 12' 20" N. 6° 28' 02" W.

Detaller. I. *Bush Mills* Consol Radiofy er opført paa ovennævnte Plads. Radiofyrets 3 Master er anbragt paa en Linie med Retning 40° 13'. Afstanden mellem Masterne: 2520 m. Type: A 1. Frekvens: 263 kc/s. Kaldesignal: M W N.

Signalet er

- A. Almindelig (cirkulær) Udsendelse:
Kontinuerlig Udsendelse, afbrudt af Kaldesignal..... 30 s.
- B. Retningsbestemt Udsendelse:
1 Prik eller 1 Streg hvert 0,5 s. (ialt 60 Tegn)..... 30 s.
Periode..... 60 s.

Sendetider:

Kontinuerlig Udsendelse Døgnet rundt undtagen mellem Kl. 1500 og 1515.

II. *Virkemaade og Benyttelse.*

Med Hensyn til Radiofyrets Virkemaade og Benyttelsen af Fyret til Retningsbestemmelse henvises til ovenstaaende Beskrivelse angaaende *Stavanger* Consol Radiofy, fra hvilket *Bush Mills* Consol Radiofy væsentligst kun adskiller sig ved Sektorernes Fordeling og Signalets Periode. *Bush Mills* Radiofyrets brugbare Sektorer fremgaar af Diagrammerne *Bush Mills NW.* og *Bush Mills SE.* (Fig. 3 og 4); disse Diagrammer benyttes paa samme Maade som Diagram Fig. 2 for *Stavanger* Consol Radiofyrs Vedkommende.

(N. t. M. Nr. 15. Afsnit IV. Side 48. London 1947).

XII. Oplysninger vedrørende Skibsruter.

666. Oplysninger vedrørende Skibsruter.

Rute 32. Lystønde Pkt. 1 slukket.

Rute 46, Pkt. 2. Lys- og Fløjtetønde „*Isefjord*“ paasejlet. Lanternen er stærkt beskadiget og Lystønden kan forventes at slukke.

(Fyrdirektoratets Situationsoversigt 11/7 47.)

XIII. Navigational Warnings.

667. Senest udsendte navigational warnings.

Detaller. Følgende *navigational warnings* er udsendt af Marineministeriets Efterretningsstation i Tiden: 1.—16. Juli 1947.

Nr. 307: Vraglysspirtønde visende hvidt Hurtigblink udlagt 75 m SW. for Vraget paa Pladsen 54° 27' N. 12° 05' E.

- Nr. 309: Lystønde Punkt 3 i Rute 7 slukket.
 — 310: Skib ramt Undervandshindring Kl. 1636 G. M. T. 3. Juli paa Pladsen 54° 49',2 N. 12° 41' E. Rute 32 Bøje 3.
 — 311: Passeret drivende Lystønde Kl. 0750 G. M. T. 5. Juli paa Pladsen 58° 08' N. 4° 41' E.
 — 312: Forladt Kutter *Game* af *København* vandfyldt efter Bugsering, rapporteret drivende den 6. Juli Kl. 0000 G. M. T. 1½ til 2 Sm S. for Punkt 7, Rute 28 j.
 — 314: Lys- og Fløjtetønde Nr. 16 i Rute I lyser ikke.
 — 318: Vragvager med 2 grønne Flag udlagt 25 m NE. for Vraget af „*Prins Carl*“ paa Pladsen 56° 58' 04" N. 10° 27' 17" E.
 — 319: Drivende Bøje observeret paa Pladsen 58° 02' N. 05° 02' E.
 — 320: Punkt 1 i Rute 32 slukket og Punkt 3 i Rute 71 atter tændt.
 — 321. Stor drivende Spirtønde observeret 12. Juli 1947 Kl. 0830 G. M. T. paa Pladsen 1 Sm NE. af *Skagen Rev* Fyrskib.
 — 323. Bøje 1 i Rute 71 slukket.
 — 325: Punkt 16 i Rute 1 atter i Orden.
 — 327: Vragvager med 2 grønne Flag udlagt 15 m NE. for Vrag af *tysk* Vagtskib paa 56° 53' 47" N. 10° 30' 04" E.

668. Tidligere navigational warnings, der paa Forespørgsel endnu udsendes fra Kystradiostationerne.

Detaller. Følgende *navigational warnings* fra Tiden før 1. Juli 1947 udsendes vedvarende fra Kystradiostationerne paa Forespørgsel:

- Nr. 177: Undervandshindring 1,5 Sm retv. N. for Punkt 14 (nyt Punkt 8) i Rute 32. Farlig for Sejladsen.
 — 222: En stor Undervandshindring rapporteret 150 m N. for Pkt. 5 Rute I.
 — 264: Dybden i Ruten til *Kastrup* Havn er midlertidig 4,5 m i Fyrlinien.
 — 276: Mindre Motorskib minesprængt og sunket paa omtrentlig Plads 56° 46' N. 11° 03',5 E. Stop. En Mast rager op over Vandet.
 — 282: *Stevens* Radiofyr indtil videre ude af Virksomhed.

Tillæg.

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

669. Sverige. Sundet. Skanör Havn. Vrag afmærket.

Tidligere E. f. S. Nr. 12/564 1947.

Position. 55° 24',29 N. 12° 37',85 E.

Detaller. En grønmalet Lystønde, visende grønt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa ovennævnte Plads, c. 400 m W. t. S. for Vraget af *svensk M/S Acacia*.

Kort Nr. 132, 130, 187 og 188.

(Lodsdirektøren, Malmö, 16. Juli 1947.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

670. Danmark. Kattegat. Grønne Revle N. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/502 1947.

Position. 56° 03' 24" N. 11° 43' 38" E.

Detaller. Vraget af *M/S Birgitte Hoeg*, der laa sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet. Vragafmærkningen vil lejlighedsvis blive inddraget.

671. Danmark. Isefjorden. Kongsøre. Skydning med Torpedoer. Advarsel.

Fra c. den 15. Juli d. A. vil der i c. 2 Maaneder blive afholdt Torpedoskydning fra Torpedostationen ved *Kongsøre* (c. 55° 49',5 N. 11° 44',5 E.).

Skydelinien strækker sig 15 km ud fra Torpedostationens NE.-lige Molehoved i Retning 35° og er markeret ved udlagte Bøjer og eventuelt Flaader for hver 1000 m indtil 8000 m og derefter Bøjer for hver 2000 m.

Bøjernes Plads:

1 km	{ 55° 49',9 N. 11° 45',0 E.	2 km	{ 55° 50',4 N. 11° 45',6 E.	3 km	{ 55° 50',8 N. 11° 46',2 E.
4 -	{ 55° 51',3 N. 11° 46',7 E.	5 -	{ 55° 51',7 N. 11° 47',3 E.	6 -	{ 55° 52',2 N. 11° 47',8 E.
7 -	{ 55° 52',6 N. 11° 48',4 E.	8 -	{ 55° 53',0 N. 11° 48',9 E.	10 -	{ 55° 53',9 N. 11° 50',0 E.
12 -	{ 55° 54',8 N. 11° 51',2 E.	14 -	{ 55° 55',7 N. 11° 52',3 E.		

Spærreomraadet er fastsat til 300 m paa hver Side af Skydelinien de første 10 km og 500 m fra 10 til 15 km samt et Omraade med Radius 1500 m og Centrum i Brohovedet.

Paa Flaaderne vil der som Regel under Skydning befinde sig en Observationspost.

Umiddelbart før en Torpedo affyres, vil der paa Torpedostationens Brohoved blive hejst en Kugle (Ballon).

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.

A d v a r s e l f o r F i s k e r e .

Opmærksomheden henledes paa, at det altid er forbundet med Risiko at arbejde med Bundredskaber inden for de ovennævnte Spærreomraader.

NB: Marineministeriet paatager sig ikke noget som helst Erstatningsansvar for Skade, der forvoldes Fiskernes Garn og andet Materiel under Fiskeri i de paagældende Omraader.

672. (T.) Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Nye Ledepiller. Stilladspæl midlertidig rammet.

Position. 56° 34' (43") N. 8° 33' (39") E.

Detaller. Til Brug ved Udførelsen af Ramningen af nye Ledepiller ved *Oddesundbroen* er midlertidig rammet en Stilladspæl paa ovennævnte Plads ved Klappilløns SW.-lige Ende og c. 1 m inde i Sejllobet. Stilladspælen er om Natten afmærket med en hvid Lanterne og vil blive fjernet efter c. 1 Maanedes Forløb.

En Pram med Rambuk er ligeledes afmærket med en klar Lanterne.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**673. Danmark. Jylland W. Kyst. Hvide Sande Kammer-sluse. Kabler udlagt.**

Position. c. 56° 00' N. 8° 07' E.

Detaller. Kabler for elektrisk Strøm er udlagt paa ovennævnte Plads tværs over Kammer-slusen i *Hvide Sande* c. 25 m W. for Midten af Klapbroen og i en Dybde af 4,5 m under dgl. V.

Publikationer. Danske Lods II, Side 25. Havnelods Side 103.

Kort Nr. 93.

CORRECTIONS TO NEMEDRI

COMPILED during the
Week ending Friday, 27th June, 1947.

<i>Correction</i>	<i>No</i>	<i>Page</i>	<i>Correction.</i>
	225	15	WAY 71. Buoy No. 6. <i>Add</i> Whistle.
	226	23	ST. NAZAIRE Approach. SN 5 Buoy. <i>Amend</i> position to read:—Lat. 47° 03' 24" N., long. 2° 28' 18" W.
	227	32	WAY 1. (a) Between Buoy 1/5 and Fehmarnbelt Light Vessel <i>amend</i> to read:—Thence <i>via</i> 5 intermediate buoys (Nos. 5a to 5e) to: (b) Between Fehmarnbelt Light Vessel and Buoy 1/7 <i>amend</i> to read:—Thence <i>via</i> 8 intermediate buoys (Nos. 6a to 6h) to: (c) Between Buoy 1/7 and Buoy 1/7a <i>amend</i> to read:—Thence <i>via</i> 5 intermediate buoys (Nos. 7u, 7w, 7x, 7y and 7z) to: (d) Between Buoy 1/7a and Buoy 1/8 <i>insert</i> :—Thence <i>via</i> 2 intermediate buoys (Nos. 7f and 7g) to:
	228	32	WAY 7. (a) <i>Delete</i> „Intermediate buoys are R.W. conical (Fl. 6 sec.)“ and <i>substitute</i> :—Intermediate buoys are R.W. cheq. spar (Fl. 6 sec.). (b) Between Buoy 1/2 and Buoy 7/2 <i>amend</i> to read:—Thence <i>via</i> 5 intermediate buoys (Nos. 1a to 1e) to: (c) Between Buoy 7/2 and Fehmarn Sund W. Buoy <i>delete</i> „Thence <i>via</i> 2 intermediate buoys (Nos. 2b and 2c) to:—“ and <i>substitute</i> :—Thence <i>via</i> intermediate buoys (Nos. 2a and 2b) to: 7/2c R.W. cheq., 2 balls (Occ. 4 sec.). WAY 10 Junction. Lat. 54° 25' 06" N., long. 10° 51' 18" E. Thence <i>via</i> 2 intermediate buoys (Nos. 2d and 2a) to: (d) Between Fehmarn Sund O Buoy and Buoy 6/3 <i>amend</i> to read:—Thence <i>via</i> 3 intermediate buoys (Nos. 4a to 4c) to: (e) Buoy 6/3. <i>Delete</i> bell.
	229	32	WAY 8. (a) Between Kiel Light Vessel and Buoy 8/2 <i>insert</i> :—Thence <i>via</i> 2 intermediate buoys (Nos. 1a and 1b) to: (b) Buoy 8/2. <i>Amend</i> light characteristic to read:—(Gp. Occ. (2) 8½ sec.).
	230	32	WAY 25. Between Buoy 25/2 and Buoy 8/5 <i>insert</i> :—Thence <i>via</i> 2 intermediate buoys, Nos. 1b and 1a, R.W. cheq. spar (Fl. 6 sec.) to:

Correction No.	Page.	Correction.
231	33	<p>WAY 28. Between Buoy 28/2 and Buoy 1/4 <i>insert</i>:—Thence <i>via</i> 3 intermediate buoys, Nos. 1c, 1b and 1a, R.W. cheq. spar (Fl. 6 sec.) to:</p>
232	42	<p>ECKERNFORDE Approach. <i>Delete</i> all and <i>substitute</i>:— ECKERNFORDE Approach. (Way 9). Width 1 mile except where depth is less than 5 fathoms. (For continuation see WAY 8.) Centre line joins following positions: — 8/2 R.W. cheq., 2 balls (Gp. Occ. (2) 8½ sec.). Lat. 54° 34' 42" N., long. 10° 13' 00" E. Thence <i>via</i> 1 intermediate buoy No. 3a, R.W. cheq. spar (Fl. 6 sec.) to: 9/3 R.W. cheq. spar, 1 ball (Occ. 4 sec.). Lat. 54° 30' 48" N., long. 10° 07' 00" E. 9/2 R.W. cheq. spar, 2 balls (Occ. 4 sec.). WAY 9a Junction. Lat. 54° 30' 00" N., long. 10° 06' 18" E. Thence <i>via</i> Intermediate buoy No. 1a, R.W. cheq. spar (Fl. 6 sec.) to: 9/1 R.W. cheq. spar, 1 ball (Occ. 4 sec.). Lat. 54° 28' 05" N., 09° 55' 09" E. Thence to harbour.</p>
233	45	<p>NEUSTADT Approach. (a) At second position <i>delete</i> „unmarked“ and <i>substitute</i>:—4/1b, R.W. cheq. spar (Fl. 6 sec.). (b) <i>Add</i> to description of Buoy 4/1a:—(Fl. 6 sec.). (c) Neustadt Buoy. <i>Add</i> light characteristic:—(Gp. Occ. (2) 9 sec.).</p>
234	48	<p>TRAVEMUNDE Approach. (a) Between Buoy 1/7 and Buoy 6/3 <i>amend</i> to read:—Thence <i>via</i> 5 intermediate buoys (Way 6, Nos. 31 to 3a) to: (b) Buoy 6/3. <i>Delete</i> bell. (c) Between Buoy 6/3 and Buoy 3/4 <i>amend</i> to read:—Thence <i>via</i> 3 intermediate buoys (Way 6, Nos. 2c, 2b and 2a) to: (d) Buoy 3/4. <i>Amend</i> light characteristic to read:—(Gp. Occ. (3) 15 sec.). (e) Between Buoy 3/4 and Buoy 3/3 <i>amend</i> to read:—Thence <i>via</i> 2 intermediate buoys (Way 3, Nos. 3b and 3a) to: (f) Between Buoy 3/3 and Buoy 3/2 <i>amend</i> to read:—Thence <i>via</i> 5 intermediate buoys (Way 3, Nos. 2e to 2a) to: (g) Between Buoy 5/2 and Travemunde Buoy <i>insert</i>:—Thence <i>via</i> 1 intermediate buoy (Way 3, No. 1a) to: (h) Travemunde Buoy. <i>Amend</i> description to read:—R.W. cheq. spar, 1 ball (Occ. 4 sec.).</p>
235	49	<p>WISMAR Approach. Position (i). <i>Amend</i> light characteristic of Buoy 3/4 to read:—(Gp. Occ. (3) 15 sec.).</p>

(Rutemeddelelse Nr. 2/1947 med
Rettelsesblad udgaar).

Rute 1.

Kiel Fyrskib—Femer Bælt—Møn SE.

I. Rutens Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter 1—12 og 15—16, der er afmærket, som nedenfor anført.

Afmærkningen skal holdes om Bagbord i en Afstand af mindst 50 m.

Der skal holdes midt imellem Punkterne 12 og 13.

Rutens Bredde: 4000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 29',9	10° 18',0	Kiel Fyrskib				Tilslutningspunkt med Rute 8. Her- fra Lodstvang til Kiel eller Kieler- kanalen.
	1 Mellempunkt		Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	1 a	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
2	54° 29',8	10° 24',3	Lys- og Fltd. m. 2 Ballo- ner.	r.- og hv.- tern.	2	Hvidt Gp.-Blk., Tre- Blk. hv. 12 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 7.
	2 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.	2 a 2 b	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
3	54° 32',0	10° 32',0	Lys- og Fltd. m. 1 Ballon	r.- og hv.- tern.	3	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	
	5 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.	3 a 3 b 3 c 3 d 3 e	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
4	54° 34',8	10° 47',0	Lys- og Fltd. m. 2 Ballo- ner.	r.- og hv.- tern.	4	Rødt-Gp.-Blk. To- Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 28 og Rute 10.
	2 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.	4 a 4 b	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
5	54° 36',0	10° 54',6	Lys- og Fltd. m. 1 Ballon	r.- og hv.- tern.	5	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 7,5 ^s .	
	5 Mellempunkter		Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.	5 a 5 b 5 c 5 d 5 e	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.	
	N. Br.	E. Lgd.						
6	54° 36',0	11° 09',0	<i>Fehmarnbelt</i> Fyrskib. Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.	6 a 6 b 6 c 6 d 6 e 6 f 6 g 6 h	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .		
7	54° 28',0	11° 33',0	Lystd. m. 2 Balloner. Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.	7 7 u 7 w 7 x 7 y 7 z	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 7 ^s . Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 6.	
7 a	54° 24',0	11° 54',0	Lys- og Fltd. m. 2. Ballo- ner. Lysspirtdr.	r.- og hv.- tern.	7 a 7 f 7 q	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s . Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 2.	
8	54° 25',0	12° 02',2	Lysspirtd.	r. med gul Top	8	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .		
<p>Paa 54° 24' 41" N. 12° 03' 46" E. ligger rød- og hvidternet Lysspir- tønde med Ballon <i>Warnemünde 1</i>, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s.</p>							Ved Lysspirttønde <i>Warnemünde 1</i> Tilslutning for Ruten <i>Warne- münde</i> .	
9	54° 25',2	12° 08',7	Paa ovennævnte Plads (9) ligger <i>Gedser Rev</i> Fyrskib, mærket <i>Gedser Rev</i> , som viser hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 30 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 4 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 20 ^s . Tange- signal: To-Toner hv. 30 ^s , Tone 5 ^s , Pause 2 ^s , Tone 5 ^s , Pause 18 ^s .					
10	54° 28',5	12° 12',8	Lysspirtd.	r.	10	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .		
11	54° 32',2	12° 16',9	Lysspirtd.	r.	11	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .		
12	54° 35',8	12° 21',1	Lystd.	r.	12	Hvidt Et-Blk. hv. 10 ^s .		
13	54° 37',0	12° 26',3	Lystd.	hv.	13	Rødt Lys med En- Fmk. hv. 5 ^s .	Der skal holdes midt imellem Punkterne 13 og 14.	
14	54° 37',3	12° 26',2	Lys- og Fltd.	r.	14	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 7½ ^s .		
15	54° 40',5	12° 32',8	Lysspirtd.	r.	15	Hvidt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .		
16	54° 43',4	12° 40',8	Lys- og Fltd.	r.	16	Hvidt Gp.-Blk., To- Blk. hv. 15 ^s .	Tilslutningspunkt	

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.

Paa Grund af Uoverensstemmelser i Angivelserne af Positioner og Afmærkning af Vrag ved Rute 1, kan følgende Oplysninger kun betragtes som omtrentligt rigtige.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1—2	54° 29',8	10° 20',2	M.F.P. 390 Dybde o. V. 12,1 m.	Ikke afm.	0,2 Sm S. for Ruten.
1—2	54° 29',6	10° 24',1	Fyrskib <i>Reserve Tønning</i> . Dybde o. Vg. 12 m.	Ikke afm.	I Ruten.
1—2	54° 30',6	10° 23',7	<i>Inster</i> .	Ikke afm.	0,9 Sm N. for Ruten.
1—2	54° 30',4	10° 23',5	Vrag.	Ikke afm.	0,7 Sm N. for Ruten.
1—2	54° 30',7	10° 22',7	Vrag.	Ikke afm.	0,9 Sm N. for Ruten.
1—2	54° 30',6	10° 23',2	Vrag. Dampsk. o. V.	Vglt. Spidstd. S.-Tbt. Gr. En-Fmk. hv. 4 ^s .	c. 0,9 Sm N. for Ruten.
1—2	54° 30',7	10° 23',8	<i>Leda</i> . Dybde o. Vg. 4,7 m.	Vglt. Spidstd. N.-Tbt. Gr. Et-Blk. hv. 6 ^s .	c. 0,9 Sm N. for Ruten.
1—2	54° 30',7	10° 24',0	Vrag.	Ikke afm.	0,9 Sm N. for Ruten.
1—2	54° 30',7	10° 22',5	Vrag	Ikke afm.	0,9 Sm N. for Ruten.
2—3	54° 30',2	10° 25',1	Vrag	Ikke afm.	I Ruten.
2—3	54° 31',1	10° 28',4	Dampsk. <i>Hanau</i> . o. V.	Vglt. S.-Topbet. gr. En-Fmk. hv. 2 ^s . S. for Vg.	0,2 Sm N. for Ruten.
2—3	54° 31',5	10° 30',4	Dampsk. <i>Tucuman</i> Mast o. V.	I. Vglt. m. N.-Topbet. NW. for Vg. Gr. Blk. hv. 6 ^s . II. Gr. Vglt. m. S.-Topbet. Gr. Fmk. hv. 4 ^s .	I Ruten.
2—3	54° 31',2	10° 31',1	Dampsk. <i>Herrenwyk</i> . 1 Mast o. V.	Gr. Vglt. m. N.-Tbt. Gr. To-Blk. hv. 9 ^s .	0,4 Sm S. for Ruten.
3—4	54° 32',5	10° 35',0	Dampsk. <i>Weilburg</i> + 1 Vrag.	Gr. Vglt. m. S.-Tbt. Gr. Lys m. Fmk. hv. 4 ^s .	Tæt ved Ruten.
3—4	54° 32',8	10° 37',7	<i>V. S. 58</i> . Dybde o. V. 12,5 m.	Ikke afm.	I Ruten.
3—4	54° 34',1	10° 38',4	<i>Mongolia</i> .	Ikke afm.	0,8 Sm N. for Ruten.
3—4	54° 33',6	10° 41',0	<i>Tento</i> + 1 Vrag.	Gr. Vglt. m. S.-Tbt. SSE. for Vg. Gr. Lys m. Fmk. hv. 4 ^s .	Tæt ved Ruten.
3—4	54° 33',2	10° 40',4	Damptrawler <i>K. F. K. 435</i> .	Ikke afm.	0,4 Sm S. for Ruten.
3—4	54° 33',0	10° 42',0	Uddybningsmaskine.	Ikke afm.	0,8 Sm S. for Ruten.

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
3—4	54° 35',0	10° 42',5	Damptrawler.	Ikke afm.	c. 1 Sm N. for Ruten.
3—4	54° 33',8	10° 45',3	<i>M. 515.</i>	Ikke afm.	0,6 Sm S. for Ruten.
4—5	54° 34',4	10° 48',0	Damptrawler <i>Braunschweig.</i>	Ikke afm.	0,6 Sm S. for Ruten.
4—5	54° 36',3	10° 51',5	Dampsk. <i>Hedwigshütte.</i> 1 Mast o. V.	Vglt. S.-Tbt. gr. En-Fmk. hv. 4 ^s .	0,5 Sm N. for Ruten.
4—5	54° 35',5	10° 52',0	Ministryger <i>R 126.</i>	Ikke afm.	Tæt ved Ruten.
4—5	54° 35',1	10° 52',8	Damptrawler <i>V.S. 53.</i>	Ikke afm.	0,6 Sm S. for Ruten.
Ved Pkt. 5	54° 36',2	10° 54',6	Damptrawler <i>DWO 27.</i>	Ikke afm.	0,2 Sm N. for Ruten.
5—6	54° 35',2	10° 55',9	Dampsk. <i>Ingrid Leonhardt.</i> Dybde o. Vg. 4,6 m.	I. Vglt. N.-Tbt. gr. Et-Blk. hv. 6 ^s .	0,7 Sm S. for Ruten.
5—6	54° 36',4	10° 57',1	Dampsk. <i>Nordvaard.</i>	II. Vglt. S.-Tbt. gr. En-Fmk. hv. 4 ^s .	Tæt N. for Ruten.
5—6	54° 36',6	10° 57',8	Vrag.	Ikke afm.	c. 0,5 Sm N. for Ruten.
6—7	54° 34',3	11° 14',1	<i>V. S. 54.</i>	Ikke afm.	I Ruten.
6—7	54° 32',9	11° 19',5	Dampsk. <i>Lidingö.</i> Dybde o. Vg. c. 12 m.	Ikke afm.	0,4 Sm N. for Ruten. Sprængt.
Ved Pkt. 7	54° 28'	11° 33'	Vrag.	Ikke afm.	
8—9	54° 24',9	12° 08',1	Vrag. Træskib. Dybde o. Vg. 18,8 m	Ikke afm.	Tæt S. for Ruten.
9—10	54° 25',5	12° 08',9	<i>K. F. K. 99.</i>	Ikke afm.	I Ruten.
12—13	54° 35',7	12° 21',9	Vrag.	Ikke afm.	Tæt E. for Ruten.
12—13	54° 37',1	12° 25',5	Vrag.		c. 0,4 Sm S. for Ruten.
13—14	54° 37',6	12° 25',8	Dampsk. <i>Ida.</i> 2 Master o. V.	I. Vgv. 2 Fl. NNE. for Vg. II. Vgv. 1 Fl. SSW. for Vg.	Tæt N. for Ruten.
13—14	54° 38',1	12° 25',2	Dampsk. <i>Gneisnau.</i> o. V.	Ikke afm.	c. 0,7 Sm NW. for Ruten.
14—15	54° 39',3	12° 31',0	Dampsk. <i>Jäämeri.</i> Mindste Dybde o. Vg. 6,0 m.	Vglt. gr. To-Blk. hv. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. t. E. for Vg.	c. 0,2 Sm SE. for Ruten.
15—16	54° 42',1	12° 37',2	<i>Lütjehörn.</i> Mindste Dybde o. Vg. 8,0 m.	Vglt. To-Blk. hv. 15 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. for Vg.	
15—16	54° 43',2	12° 38',8	Dampsk. <i>Margareta.</i> Dybde o. Vg. c. 9,5 m.	Ikke afm.	c. ½ Sm NW. for Ruten. P.D.

Kort Nr. 185, 186, 187 og 188.

(Rutemeddelelse Nr. 3/1947 med
Rettelsesblad udgaar).

Rute 2.

Gedser.

I. Ruten gaar gennem nedennævnte Punkter og er afmærket, som anført.
Afmærkningen skal holdes om Bagbord i en Afstand af mindst 50 m.
Rutens Bredde: E. for Afmærkningen: 200 m.
W. - - - - : 400 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 24',0	11° 54',0	Lys- og Fltd. m. 2. Ballo- ner.	r.- og hv.- tern.	7 a	Rødt Lys med En- Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute I.
2	54° 26',3	11° 55',0	Spird.	r.	2		
3	54° 28',7	11° 55',7	Spird.	r.	3		
4	54° 30',9	11° 56',8	Spird.	r.	4		
Herfra i Fyrlinien til <i>Gedser</i> Havn.							

Kort Nr. 191, 186 og 187.

(Rutemeddelelse Nr. 11/1947 med
Rettelsesblad udgaar).

Rute 25.

Østersøen—Lille Bælt—Farvandet N. for Fyn—Røsnæs SW.

I. Ruten gaar gennem nedennævnte Punkter og er afmærket, som anført.
Afmærkningen skal holdes om Bagbord.

Rutens Bredde er:

Punkt 1— 8: 2000 m.

— 8— 9: Mellem 10 m Kurverne, men ikke mere end 1000 m paa hver
Side af Midterlinien.

— 9—13: 750 m N. for og 500 m S. for Midterlinien.

— 13—16: 2000 m.

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mær- ket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 45',2	10° 04',6	Lysspirtd. m. 2 Balloner.	r.- og hv.- tern.	5	Hvidt Lys med To- Fmk. hv. 9 ^s .	Tilslutningspunkt til Rute 8.
2	54° 50',0	10° 09',8	Lysspirtd.	r. med gul Top	2	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
3	54° 54',5	10° 09',1	Lysspirtd.	r. med gul Top	3	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	
4	54° 57',8	10° 05',7	Lysspirtd.	r. med gul Top	4	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Skæringspunkt med Rute 45 b.
5	55° 01',1	10° 02',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	5	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	Tilslutningspunkt for Rute 45.
6	55° 02',1	9° 55',9	Lysspirtd.	r. med	6	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s .	

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
7	55° 07',9	9° 45',4	Lysspirtd.	r. med gul Top	7	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	Tilslutningspunkt for Rute 26.
8	55° 13',3	9° 47',3	Lysspirtd.	r. med gul Top	8	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	Tilslutningspunkt for Rute 25 f.
Herfra fortsættes uden for 10 m Kurven langs normal Afmærkning E. om <i>Baago</i> til <i>Wedellsborg Hoved</i> og videre forbi <i>Flækojet</i> og videre N. paa gennem <i>Lille-Bælt</i> forbi <i>Skansedde</i> til							Ud for <i>Kolding Fjord</i> er der Tilslutning til Rute 25 a. (Se Rute 25 a).
9	55° 36',1	9° 53',9	Lysspirtd.	r. med gul Top	9	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	
10	55° 37',3	9° 59',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	10	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	Tilslutningspunkt for Rute 25 b.
11	55° 40',2	10° 10',0	Lysspirtd.	r. med gul Top	11	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	Tilslutningspunkt for Rute 25 c.
12	55° 42',1	10° 23',7	Lysspirtd.	r. med gul Top	12	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	
13	55° 45',4	10° 29',8	Lys- og Kltd.	r.	13	Hvidt Gp.-Blk, Tre-Blk. hv. 15 s.	Skæringspunkt med Rute 27.
14	55° 44',1	10° 39',7	Lysspirtd.	r. med gul Top	14	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s.	Tilslutningspunkt for Rute 25 d.
15	55° 43',4	10° 44',6	Lysspirtd.	r.	15	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.	
16	55° 43',1	10° 47',1	Lys- og Kltd.	r.	19	Hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 10 s.	Tilslutningspunkt med Rute 28 og Rute 28 c. Ankerplads C. Se næste Side.

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed:

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
2—3	54° 54',0	10° 09',8	Galease <i>Conni</i> .	Ikke afm.	Ufarligt for Sej- ladsen. c. 0,7 Sm E. for Ruten.
4—5	54° 59',5	10° 02',0	Fiskerkutter <i>Gerda</i> + 1 Vrag.	Ikke afm.	c. 1 Sm W. for Ruten.
6—7	55° 03'	9° 52'	Luftfartøj.	Ikke afm.	c. 0,8 Sm SW. for Ruten.
8—9	55° 26'	9° 42'	Fiskerbaad <i>Al- raune</i> .	Ikke afm.	P. D. c. 1 Sm W. for Ruten.
8—9	55° 33',3	9° 46',7	Undervandshin- dring.	Ikke afm.	Tæt N. for Ruten.
11—12	55° 42'	10° 22'	<i>Hollandsk</i> Kutter.	Ikke afm.	c. 0,1 Sm N. for Ruten.
13—14	55° 45',5	10° 34',2	Dampsk. <i>Elsa</i>	Vgv. 1 Fl. S. t. W. for Vg.	c. 0,7 Sm N. for Ruten.
13—14	55° 44',6	10° 36',6	Dampsk. <i>Rita</i> . Dybde o. Vg. 10,0 m.	Ikke afm.	Tæt N. for Ruten.
Ved Pkt. 16	55° 43',1	10° 47',2	Undervandshin- dring.	Ikke afm.	P. D. I Rutens Nærhed.

III. Ankerplads C. SW. for *Røsnæs* mellem følgende Punkter:

1. 55° 44',5 N. 10° 48',1 E.
2. 55° 44',1 N. 10° 51',5 E.
3. 55° 42',7 N. 10° 50',7 E.
4. 55° 43',1 N. 10° 47',2 E.

Ved Opankring paa Ankerpladsen skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Kort Nr. 154, 151, 152, 150, 114, 112, 103, 140, 141, 185 og 100.